Drive on the edge
auto sport 2021年2月12日号（隔週金曜日発売） 2021年1月29日発売 第58巻第3号 通巻1546号
No.1546
オートスポーツ 2021 2/12号

# auto sport



## GT500
## STANLEY NSX-GT

対談 王者の決意表明

## 山本尚貴×牧野任祐 #1
## 始まりの1

2021年体制発表
### ホンダ／トヨタ／ニッサン
### 3メーカーの“思惑”を読む

GT500／SUPER FORMULA
### トップエンジニアに聞く
### 「俺の十八番」

WRC開幕戦
モンテカルロ速報
### トヨタ・ワンツー！

“新境地組”の目算と今季の勢力図
### 2021年F1見るべき8人
フェルナンド・アロンソ／セルジオ・ペレス／ダニエル・リカルド／カルロス・サインツ
セバスチャン・ベッテル／角田裕毅／ミック・シューマッハー／ニキータ・マゼピン

スペシャルインタビュー
### セバスチャン・オジエ
ヘルメットの脱ぎ方。

SAN-EI
CORPORATION

# オジエ、ヤリスとの“シンクロ率”MAXに
# 雪煙に捉えた“V8の輪郭”

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：XPB／Red Bull／HYUNDAI
M-SPORT／TOYOTA


Red Bull

セバスチャン・オジエが2年ぶりに「冬山の王」に返り咲いた。冬山とはフランチアルプスのこと。彼は通算8回目のラリー・モンテカルロ優勝を達成した。オジエに続く2位は同じくトヨタのエルフィン・エバンス。昨年、最終日にヒュンダイのティエリー・ヌービルに逆転を許し、優勝を奪われたトヨタ勢は、今年そのヌービルを3位に抑え、ワン・ツー・フィニッシュ。トヨタ・ヤリスWRCは初めてモンテカルロ最速のマシンとなった。また、カッレ・ロバンペラが4位に、勝田貴元が6位に入賞。ヤリスWRCはトップ6に4台が入った。

昨年、トヨタ移籍1戦目だったモンテカルロでのオジエの走りは、いま思い返せばやや消極的だった。どんなクルマでもすぐに乗りこなしてきたオジエだが、1年前のインカー映像に映し出された彼の表情には、ときどき怯え



TOYOTA

が見てとれた。クルマの操作自体にも若干ではあるが躊躇が感じられ、チームメイトであるエバンスのほうが走りにキレがあった。結果論ではあるが、オジエは勝負がかかった大事なシーンで消極的になり、彼のモンテカルロ連勝記録は6でストップした。

しかし、今年のモンテカルロでのオジエは走りも表情もとにかく安定していた。そして、大事な局面ではリスクをとって攻める覚悟も感じられた。とくに舗装路面のところどころにブラックアイスや雪があるような、グリップが安定しないセクション、早朝でまだ暗く、目視では簡単に凍結部分を判断できないようなステージで、圧倒的なスピード差を見せつけた。

もちろん、2時間前にステージを走行し、最新のコンディションを伝えるグラベルクルーがいい仕事をし、その情報を素早くシェアするトヨタの体制が優れていたことは確かだ。しかし、オジエは「グラベルクルーが走ったときと、自分たちが走るときでは、コンディションが全然違った。濡れていると伝えられた路面が凍っているなど、その逆も少なくなかった」と、自身の推測能力と対応力にかなり頼った運転であったことを隠さない。そして、それこそがオジエが冬山の王であり続けた強さの理由である。

昨年のモンテカルロでは、ヤリスWRCとのキャリブレーションがまだ充分ではなく、選手権を考え、大きなリ

## 異次元の対応力で他を圧倒……次戦がいきなり山場





XPB



HYUNDAI

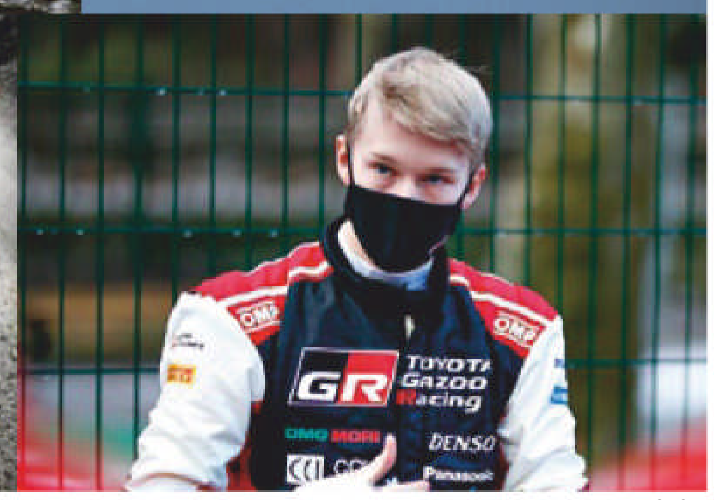
（左上から時計回りに）ヌービルは３日目（土曜）のSS10で今年初のステージウイン。今季のi20クーペWRCはカナードの両端がのこぎり状のものに変更されている。タナックは初日（木曜）終了時点ではトップだったが、３日目のSS9、SS10と２本続けてパンクを喫し、リタイアに。ロバンペラは最終日（日曜）のSS12でタイヤにダメージを受けてタイムをロスするも、パワーステージで２番手タイムをマーク。Mスポーツは我慢のシーズンとなりそうだ。ピレリのキャラクターについては、p74〜79のインタビューでオジエが言及しているのでご参考に。（as）



TOYOTA



M-SPORT



TOYOTA

スクはとらなかった。しかし、イベント数は少なかったとはいえ、その後ヤリスＷＲＣで距離を重ね、同じようにトリッキーなコンディションとなった最終戦モンツァで堂々優勝。オジエはヤリスＷＲＣを完全に自分のモノにしたと言える。

ただし、不安要素がなかったわけではない。今年からタイヤがミシュランからピレリに変更となったが、そのテストを充分に行なうことはできなかった。また、直前の重要なテストでは大クラッシュを演じ、テストメニューをこなせなかっただけでなく、コ・ドライバーのジュリアン・イングラシアが負傷するなど、不安を残してのモンテカルロ出場となっていた。しかし、ラリーが始まってみれば、ブレーキの不具合でタイムを失った序盤の２本、出走順が後方となり前走車によってアイスバーンがさらにツルツルに磨かれたステージ以外では、全盛期に見劣りしない速さを発揮した。今大会は全部で14本のSSが設定されていたが、オジエはその半分以上にあたる８本でベストタイムを記録。遅れてもすぐに次のSSで取り戻す底力を何度も発揮した。比較すれば、今回はエバンスのほうが消極的であり、彼は「セブには太刀打ちできなかった」と素直に負けを認めていた。

対するヒュンダイ勢はどうだったのだろうか？　まず、昨年の勝者ヌービルは、直前になって長年ともに戦ってきたベテランのコ・ドライバーと関係を解消。若手と組むという大胆な決断を下した。実際、新ペアのコンビネーションが機能するまでにはやや時間がかかり、彼は大きく後れた。

昨年のモンテカルロで宙を舞う大クラッシュを演じたオィット・タナックはスピードがイマイチだったうえに、大事な局面でタイヤを２本パンク。リタイアに終わった。

今季開幕前の本誌でのプレビューで、タナックとヒュンダイi20クーペWRCの相性はあまり良くないのではないかと予想したが、今回もタナックはミスが多く、トヨタ時代のような盤石さは感じられなかった。そして、スポット参戦の３台目、ダニ・ソルドも序盤はまったく速さがなく、早々に優勝争いから脱落。見せ場を作ることなく、何とか総合５位でラリーを終えた。

さらに厳しい戦いとなってしまったのはMスポーツ・フォードで、スポット出場ながらチーム内でもっとも速さがあるテーム・スニネンがいきなりSS1でクラッシュ&リタイアに。残ったもう1台を駆るガス・グリーンスミスはまだまだ成長過程にあるドライバーであり、総合8位に入るのがやっとだった。

以上のように、今年のモンテカルロではトヨタ勢、とくにオジエの速さが抜きん出ていて、実質的にライバルはいなかった。オジエの勢いがどこまで続くのか。次戦は急きょカレンダーに加わったスノーイベントの「アークティック・ラリー・フィンランド」。昨年、スノーラリーでオジエはチームメイトふたりの後塵を拝したが、もしスノーラリーでもオジエが速ければ、彼とヤリスWRCのシンクロ率は100%に近づいたと言える。雪煙の向こうには8回目の、そして最後の王座がくっきりと見えてくるかもしれない。

**WRC 2021 Round 1 Monte-Carlo result (top10)**

| Pos | No. | Driver / Co-Driver | Car | Eligibilty | Total Time | Diff. 1st | Pts |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 1 | S. Ogier / J. Ingrassia | Toyota Yaris WRC | M | 2:56'33"7 | ── | 25+5 |
| 2 | 33 | E. Evans / S. Martin | Toyota Yaris WRC | M | 2:57'06"3 | 32"6 | 18+3 |
| 3 | 11 | T. Neuville / M. Wydaeghe | Hyundai i20 Coupe WRC | M | 2:57'47"2 | 1'13"5 | 15+2 |
| 4 | 69 | K. Rovanpera / J. Halttunen | Toyota Yaris WRC | M | 2:59'07"3 | 2'33"6 | 12+4 |
| 5 | 6 | D. Sordo / C. Del Barrio | Hyundai i20 Coupe WRC | M | 2:59'47"9 | 3'14"2 | 10+1 |
| 6 | 18 | T. Katsuta / D. Barritt | Toyota Yaris WRC | None | 3:03'35"0 | 7'01"3 | 8 |
| 7 | 25 | A. Mikkelsen / O. Floene | Skoda Fabia | WRC2 | 3:03'57"3 | 7'23"6 | 6 |
| 8 | 44 | G. Greensmith / E. Edmondson | Ford Fiesta WRC | M | 3:04'54"8 | 8'21"1 | 4 |
| 9 | 20 | A. Fourmaux / R. Jamoul | Ford Fiesta Mk Ⅱ | WRC2 | 3:05'49"5 | 9'15"8 | 2 |
| 10 | 24 | E. Camilli / F. Buresi | Citroen C3 | WRC2 | 3:07'14"7 | 10'41"0 | 1 |

21 - 24 Jan. 2021 / SS: 14 (257.64 km) / Total Distance: 1392.92 km
パワーステージポイント：1位5点、2位4点、3位3点、2位2点、5位1点

Red Bull






## 勝田貴元、総合6位の好発進

# メリハリダンス。

Text：古賀啓介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA








前号掲載のインタビューでは、経験を積むことを重視しつつも、昨年のモンテカルロからドライビングレベルをより攻める方向へシフトして臨むと話していた貴元。まずはいいスタートを切ったと言えそうだ。(as)

**勝**田貴元が、ヤリスWRCを駆っての2度目のラリー・モンテカルロ出場で総合6位に入り、2年連続でポイントを獲得した。前年のモンテカルロでは総合7位。WRCでのキャリアベストを更新したことになる。この1ポジションアップはどれくらい評価されるべきものだろうか？

ステージでの走りを分析する前に、貴元が置かれている状況を理解しておく必要がある。今年、彼はヤリスWRCで全戦に出場するが、マニュファクチャラーエントリーではない。そのため、事前のテスト日数はワークスの3人よりも少なく、モンテカルロに関しては直前のテストに参加できなかった。

さらに、今年からタイヤがピレリのワンメイクに変わった。それにもかかわらず、テストでターマック用のスリックタイヤで走るチャンスが一度もないまま本番に突入。今年はコロナ禍でシェイクダウンも設定されなかったことから、ぶっつけ本番に近いかたちで初日の2本のステージに挑むことになった。グリップレベルを知らない貴元はこの2本のステージをタイヤの特性を理解するためのものと位置づけ、やや慎重に走行。軽微なスピンもあって、初日は総合11番手と大きく遅れた。

2日目は午前中にステージとタイヤの状況を確認し、再走ステージとなる午後の2本でペースアップ。ここで刻んだ5、4番手タイムがモンテカルロでの現在の貴元の実力と言える。4番手だったSS7は21・62kmのステージで、ベストタイムのオジエとは13・9秒差。比較的距離の長い、濡れたターマックステージで、オジエと1kmあたり0・64秒差なら、決して悪くはない。ちなみに、エバンスはミスなく走るも、貴元より約2秒遅かった。

昨年と同様、今回も貴元のモンテカルロでのメインターゲットは走行経験を積むことであり、昨年はリタイアしたラリーが多かったことから完走がマストだった。その課題をこなしつつ、トップ5以内のステージタイムを3回刻んだことで、昨年よりも確実に進化していることを証明した。

ただ、モンテカルロのようなトリッキーなターマックラリーで表彰台を狙うレベルにはまだない。序盤にペースが上がらないか、行きすぎてしまう傾向も見受けられる。1軍のシートを狙うのであれば、そのあたりを改善していかなければならないだろう。モンテカルロで上位争いをしながらミスなく最後まで走るのは非常に難しく、ティエリー・ヌービルやオィット・タナックといったトップレベルの選手たちも、リタイアを何度も繰り返しながらスキルを高めてきた。モンテカルロは依然最難関であり、トップ5の敷居は高い。

貴元が今年一番力を発揮できるであろうイベントは、中止されたスウェーデンに替わり急きょカレンダーに加わった第2戦アークティック・ラリー・フィンランドだろう。豊富な積雪が見込まれる北極圏のこのスノーラリーについて、本誌前号掲載のインタビューでは「（開催されれば）いまの自分に合っている」とも話していた。フルアタックで臨んだときの内容とリザルトに注目だ。

2020 GT500 CHAMPION

INTERVIEW

# 始まりの#1

## 王者の決意



## 牧野任祐

Tadasuke MAKINO

### STANLEY NSX-GTの新章——

富士でのメーカーテストを翌日に控えた1月18日
2020年王者のチームクニミツが今季の参戦体制を発表した
山本尚貴と牧野任祐というラインアップは不変だが
マシンはカラーリングを刷新するとともに
ディフェンディングチャンピオンの証し、ゼッケン『1』を背負う
また、髄膜炎で療養中にあった牧野が元気な姿を見せてくれた
タイトル獲得後、初めてふたりがそろってのインタビュー
「まだまだ、これから——」
STANLEY NSX-GTとして、新たな歴史を紡いでいく

Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

M.Hirata

―久しぶりに牧野選手の元気な姿を見ることができてうれしく思いますが、まずはスーパーフォーミュラ（SF）の最終戦を欠場するに至った経緯を教えてください。

**牧野**：鈴鹿のレースが終わった後に体調を崩し、熱も出ました。このご時世なので簡単に病院に行けるような状況ではなかったのですが、あまりにもキツかったのと、様子がおかしかったので、PCR検査をしてコロナは陰性だと分かってから病院に行って診断を受けたら髄膜炎でした。とにかく頭が滅茶苦茶痛くて、熱も下がらず、最初は1時間おきくらいに吐いては寝てを繰り返していました。入院してからは熱と頭痛だけになりましたが、とにかく大変でしたね。髄膜炎と分かった時点でお医者さんから『レースは絶対にダメ』と言われたので、SFの最終戦は無理だと思いました。

―山本選手はいつ牧野選手の病状を聞いたのですか？

**山本**：診断結果が出たその日です。髄膜炎という病気にまったくなじみがなかったので、一過性のものなのか、今後のレースキャリアを左右するものなのかさえ分からず、僕もかなり心配でした。それでも、治って帰ってくると信じて待つことしかできなかったし、いまこうやってまた一緒に仕事をできるようになって良かったです。

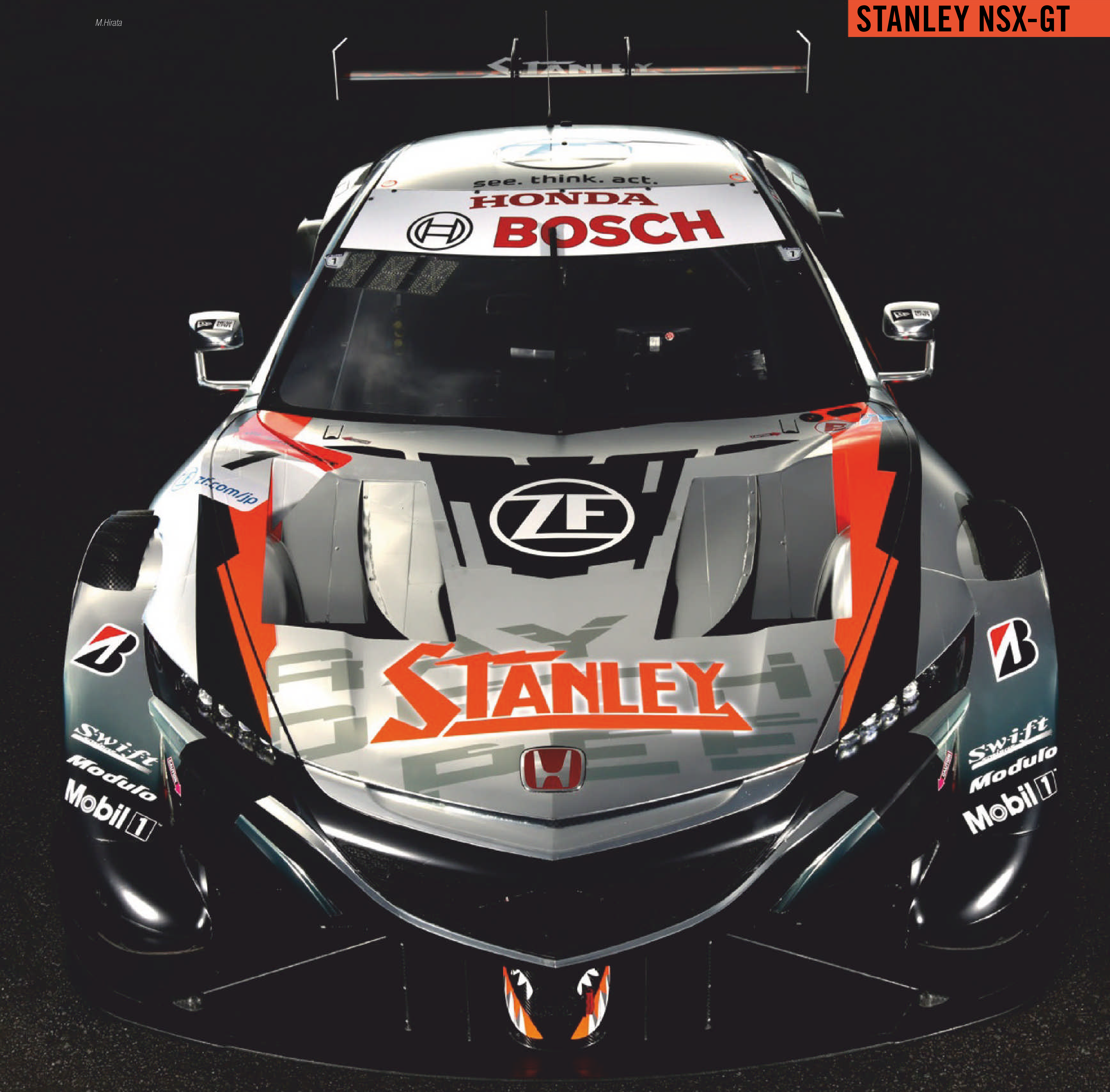
―富士のSF最終戦では、ヘルメットに牧野選手の名前のステッカーを貼って戦いましたね。

**山本**：GTのチームメイトが病室で頑張っているので。貼ったからといって

# 山本尚貴

Naoki YAMAMOTO






M.Hirata

彼が治るわけでもないし、気休めでしかなかったけれど、仲間のひとりとして、一緒に頑張っているということを見せたかった。あそこにステッカーを貼ったから……まあ１００万円くらい貰えればいいかな（笑）。

**牧野**：この対談、終わりにしてもいいですか？（笑）。でも、僕にとっては１００万円以上の価値がありました。病室で寝ながらテレビを見ていて、かなりしんどい状態だったんですけど本当にうれしかったです。あれ、チームクニミツのステッカーなんですよ。

**山本**：彼はうれしかったと言ってくれるけど、当然ライバルなわけで僕が活躍しているのは決して手放しに喜べるとは思わないし、できれば同じフィールドで戦って僕の前を走りたかったというのが本音だと思います。そうじゃなかったらレーサーではないので。それでも、やっぱり僕にとって任祐はＧＴのチームメイトだし、レースを戦う仲間のひとりなので、そういう想いを乗せて走ってはいたつもりです。

**牧野**：もちろんレースに出られない悔しさはあったし、複雑な心境ではありましたけど、うれしかったですね。

――なるほど。では、話題をそれよりも前の、スーパーＧＴ最終戦富士での出来事に移したいと思いますが、あの劇的なフィニッシュ直前、牧野選手はどのような気持ちでしたか？

**牧野**：ずっとモニターで見ていましたが、正直なところ、あのときは何が起きたのか分かっていなくて、マジかよと。僕、あまり覚えていないんですよ。あのときの心情や、何が起こったのか

## 王者の決意
2020 GT500 CHAMPION INTERVIEW


M.Hirata

1997年の全日本GT選手権時代から、メインスポンサーとしてチームクニミツを支えてきたレイブリック。昨季、レイブリックブルー最後のシーズンでチャンピオンに輝く。今季はスタンレーへのブランド統合によりカラーリングも刷新。新たな一歩を踏み出す。

とか。ただ、尚貴さんがキーパー（トムスGRスープラ）を抜いたことは分かったし、抜けば僕らがチャンピオンということも知っていた。僕、あのシーンでは無線を聞いていなくて。

**山本**：あのとき以外もずっと聞いていなかったんじゃないの？（笑）

**牧野**：いやいや。僕らが燃費的にキツいというのは分かっていたけれど、まさかキーパーもそうだとは思っていなかったので、「何であそこで失速するの？」って。冷静に考えればガス欠しかないんですけど。チャンピオンを獲れたこともそうですが、そこまでの経緯や、レースの終わり方とか、いろんな感情が混じって頭がグチャグチャになりました。

——山本選手はどうですか？

**山本**：もちろんうれしい気持ちはありましたが、あまり余韻には浸れなかったですね。SFがあと3戦控えていたし、あそこでぬか喜びすると絶対に足もとをすくわれると思っていたので、喜び過ぎないように気をつけました。

——山本選手はいい笑顔でしたが、それとは対照的に牧野選手は……。

**牧野**：僕は号泣していたのでアレなんですけど、尚貴さんがクルマから降りてきて、抱きかかえてもらったときが一番うれしかったです。

——山本選手は、あれほど劇的な展開でタイトルを獲得したのに、なぜ涙をこらえられたのでしょうか？

**山本**：僕ももう少し感情的になるかと思っていたし、いままでの自分だったら泣いてもおかしくない状況でしたが、泣くことすら忘れるくらい昂ぶっていたというか、興奮していたんです。絶対にチャンピオンを獲るんだっていう自分の気持ちと、結果がリンクしたので達成感がありました。あと、任祐が泣いているのに、自分も泣いたら弱いチームみたいに見えちゃうし（笑）。彼にとっては初めてのチャンピオンで、100号車のシートを獲得するために努力し、相当なプレッシャーと責任を感じていたはずです。それが全部、あの短い時間のなかでどっと押し寄せてきたからこその涙だと思うし、彼の気持ちは痛いほど分かります。でも、彼によって僕も成長し、大人にさせてもらったとも思います。彼と一緒にチャンピオンを獲れたことで、僕はレーシングドライバーとしてキャリアのステップをひとつふたつ踏むことができたように思います。

**チャンピオンが決まった瞬間**
**あまり覚えていないんですよ**
**あのときは無線を聞いていていなくて**
牧野

**あのとき以外も**
**ずっと聞いて**
**いなかったんじゃないの？（笑）**
山本

——山本選手と組むことを、牧野選手はどう思っていましたか？

**牧野**：ナカジマレーシングでSFとGTの両方を走らせてもらっているなかで、チャンピオンを獲りたいという思いはもちろん強くありました。ホンダでエースカーとされているのは100号車だというのもあったし、尚貴さんがホンダのトップドライバーであることはもちろん分かっていたので、組むことが決まったときは欲しかった環境が手に入り『よし！　絶対にチャンピオンを獲るぞ』と思いました。

——実際に、山本選手のチームメイトになってどうでしたか？

**牧野**：僕自身4輪の経験がそれほど長いわけではなく、GTで必要な開発の知識もまだあまりない。また、自分が言う言葉と尚貴さんが言う言葉とでは、説得力が全然違います。まだまだ僕は学んでいる最中なので、頼りっぱなしでしたし、本当にいい環境で走らせてもらっています。

——ふたりのセットアップの方向性は似ているのでしょうか？

**山本**：当然好みは多少違うと思うし、求めてる部分に多少の違いはあるかもしれないけど、大きい括りでいうと、たぶん好みは似ていると思うし、嫌いな部分も似ていると思います。そういう意味では、ジェンソン（バトン）と任祐も比較的似ている。僕がメインで作らせてもらったクルマに順応してくれたので、そこは助かりました。彼は許容範囲が広いと思います。

——山本選手が作りあげたクルマは、どのような印象でしたか？

**牧野**：最初にセパンのテストで乗ったのは99号車のテストカーだったので、何となくドライビングスタイルや好みは少し違うのかなと思っていました。あと、SF鈴鹿のオンボード映像を見たときも（挙動がオーバーステアに見えて）僕には絶対に乗れないなって心配していましたが、実際に100号車に乗ったら全然イメージと違ったし、好みもかけ離れてはいなかった。僕は結構ブレーキングで突っ込んじゃうタイプなんですけど、突っ込んでも乗りやすいというか、レースのシチュエーションを含めてブレーキングでいけるクルマというのは大事だと思っているので、自分が欲しいイメージとマッチしたし、安心しました。

——山本選手は、牧野選手に対してどのような印象を持ちましたか？

**山本**：GTって当然速い者同士が組む




チェッカー直後、サインガードで泣き崩れた牧野。対照的に山本は笑顔だった。チェッカーの瞬間を牧野はあまり覚えていないと話し、クルマを降りた山本に抱きかかえられたことが、一番うれしかったと振り返る。

N.Mitsuhashi



牧野

**尚貴さんがクルマから降りてきて抱きかかえてもらったときが一番うれしかった**

山本

**いままでの自分だったら泣いていていてもおかしくない泣くことすら忘れるくらい、興奮していたんです**

のがベストではあるものの、じゃあ速ければ勝ってチャンピオンを獲れるかというと、そうではない。お互いをリスペクトし、助け合いながらやっていかなければならない。片方が調子良くて、片方が悪いときは絶対にあると思うんです。重要なのは、そういったときに相手をどうフォローできるか。フォローの仕方によって相手が成長することもあれば、逆に追い込まれる状況にもなりかねないので、パートナーとして仕事をする上で、僕はその部分を一番気にします。

――バトン選手と組んでいたときも、




M.Hirata

そのように話していましたね。

**山本**：はい。速さに関してはとくに心配ないと思っていましたが、組んでみての相性が一番心配でした。でも、テストやレースを重ねるごとに不安はどんどんなくなっていきました。結果を出せたときと、失敗したときのふたつが信頼関係をより構築させるのですが、失敗したときのフォローはお互いうまくいっていたと思います。ただ、終盤までに勝つことができず、勝って生まれる信頼関係をなかなか築くことができなかったのは唯一の誤算でした。それでも最後は勝つこともチャンピオンを獲ることもできたので、かなり早く信頼関係を築けたのではないかと思います。

――牧野選手は、チャンピオンになって何か変わりましたか？

**牧野**：いやもう、体調が早く良くなって欲しいです。チャンピオンらしく年末を過ごせなかったしつらかった。でも、逆に良かったのかもしれないです。気を引き締めていこうと思えたので。

## 装い新たに、2連覇へ

――ところで、先ほど撮影で初めて見たという100号車の新しいスタンレーのリバリーはどうですか？

**牧野**：めっちゃカッコイイです。写真で見るよりも、屋外で光が当たっているのを見ると印象が全然違うし、本当にカッコイイと思いました。もちろん、100号車といえば青というイメージがあったし、僕がGTに乗る前のスクール時代も憧れていたので、その青いクルマが今後もう見れないのは少し残



T.Ogasawara

SF最終戦、山本はヘルメットの口元に牧野の名前が記された、チームクニミツのステッカーを貼っていた。そのヘルメットを手に、シリーズ表彰式へ。「仲間のひとりとして、一緒に頑張っていることを見せたかった」と山本。



念です。それでも最後にレイブリックブルーのクルマに乗れてチャンピオンを獲れたので、自分としては本当に良かったと思います。

——山本選手はどうですか？

**山本**：本当にカッコいいし、かなり新鮮だなというのが第一印象です。レイブリックというブランドと、レイブリックがずっと使い続けてきたブルーがクルマのどこにもなくなってしまったのは、見る人が見たら残念かもしれないし、僕もそのひとりですけど、始まりがあれば終わりもあるので。そういう意味では最高の終わり方ができたし、花道を飾れたとは思います。

——まさに有終の美を飾りましたね。

**山本**：レイブリックではなくなりましたが、今年はスタンレーというブランドで再びモータスポーツとチームクニミツを支えてくださる初年度なので、スタンレーブランドを構築していく仕事の一端を担えるのは光栄です。スタンレーのロゴをよりカッコ良く見せ、レイブリックと同じくらいたくさんの方に愛されるようにするお手伝いができたらいいですね。

——心機一転、新しいリバリーとカーナンバー1で臨む今年は、どのようなシーズンになりそうですか？

## いまが100%とは言いたくない さらなる信頼関係の構築も 進化も止めちゃうだろうから

山本

M.Hirata




# 王者の決意

2020 GT500 CHAMPION INTERVIEW




M.Hirata

## 入院中は美味しいご飯を食べたいと ずっと思っていました（笑） いまは焦らず、しっかり治したい

牧野

**山本**：去年は鈴鹿ともてぎと富士しか走っていなかったので、よくも悪くもすぐにレースのおさらいができました。でも、例年のスケジュールだとそれはできないし、仮に同じサーキットで2戦あったとしてもかなり時期が違っていたり、ウエイトが全然違う状況で次のレースを迎えるので、前回のレースを参考にすることはなかなかできない。また、オートポリス、岡山、SUGOなど、このNSXで走ったことがないサーキットとの相性がどうなのかは実際に走ってみないと分からないし、スープラとGT-Rがどういった速さを見せるのか、それに対して僕らが上にいるのか下にいるのかでも成績は変わってくるので、走ったことのないサーキットにどれだけ合わせ込めるかがひとつの鍵になると思います。

——牧野選手が楽しみにしているサーキットはどこですか？

**牧野**：SUGOですね。もともとNSXはSUGOと相性がいいイメージがあるし、僕自身SUGOは好きなので楽しみです。

——長い入院生活のなかで、何かあらためて思ったことはありますか？

**牧野**：美味しいご飯を食べたいとずっと思っていました（笑）。正直、本当に治るのか心配でしたし、レースをできなくなったらどうしようかとも思いました。体調はかなり良くなりましたが、一カ月ただ寝ているだけだったので体力は落ちています。開幕戦に向けてしっかり戻していかなければならないけど、焦っていろいろやり過ぎて悪くなるのも良くないし、いまはちゃんと休むときだと思っています。もちろん早く走りたい気持ちはありますが、焦らずにしっかり治したいですね。

——最初のテストに関しては、山本選手にすべてお任せですか？

**牧野**：はい、お任せです。もう何もかもお任せです。ずっと走ってもらうことになってしまい申し訳ないですが、




M.Hirata

## STANLEY NSX-GT

よろしくお願いします。

**山本**：そんなことないよ。ひとりでいっぱい走れるから僕は幸せだし、まずはゆっくり休んで治して。いつ戻ってきても大丈夫なように準備を整えておくから。任祐にとってこの病気は余計なものだろうけど、病気になって気づけたこともあるだろうし、プラスに考えて成長することができれば、この病気も決して悪いことばかりではなかったと思えるかもしれないよ。

――最後に少しSFの話を。今年、おふたりはチームが入れ替わるかたちになりました。

**山本**：ダンディライアンが今年に向けてどんな対策をしているのか、僕はまったく知らないんです。ただ、いままで一緒にやってきて彼らの強さは分かってるし、逆に弱さも知っている。もちろん、任祐のことはよく知っているので楽しみな反面、脅威になることは間違いないので厄介ですね。GTでは仲良くやるけど、SFは関係ないのでバシバシ叩きのめしたいと思います。

**牧野**：僕は叩きのめすのではなく、チャンピオンを倒しにいきたいです。チームが変わってもやることは一緒だと思うので、チャンピオンを目指して自分ができることを精一杯をやっていきたいと思います。

――GTでチャンピオンを獲ってから、ふたりそろっての取材は今回が初めてだったようですが？

**牧野**：そうですね。もう、それどころではなかったので。

――山本選手は寂しかったですか？

**山本**：寂しかったと言うと、なんかちょっと付け上がりそうなので（笑）。そうは思わないですけど、僕ひとりでチャンピオンを獲ったわけではないし、任祐がいなければ間違いなくチャンピオンになれていなかった。そういう意味では、ふたりで獲ったチャンピオンなのに僕ひとりで取材を受けたりとか仕事をしているのは、寂しいというより申し訳ない気持ちでしたね。ただまあ、チャンピオンを獲るのは最初で最後ではないだろうし、今年もう1回獲れば一緒に仕事をできるので。

――ふたりの相性度を数字で表すと？

**山本**：パーセンテージで表現するのは難しいし、いまが100％とは言いたくないです。もっと良くなる可能性もあるし、そこで満足してしまったらさらなる信頼関係を構築することも、進化することも止めちゃうだろうから。あまり100という数字は使いたくないし、いまの関係を崩すことなくより良いものにしていきたいと思います。

――牧野選手はどうですか？

**牧野**：尚貴さんと一緒です。少ない数字はなかなか言いづらいですし、これで僕が10％とかいったら……。

**山本**：それはそれで正直な感想だし、言ってくれても別にいいけど？（笑）。

◇

装いも新たに、チームクニミツは2021年シーズンに臨む。レイブリックからスタンレーへ、そして＃100から＃1へ。そのカーナンバーは、チャンピオンの証しであると同時に、新たなる時代に向けて踏み出す、彼らの第一歩を示すものでもある。

第四期F1活動終了後も
ドライバー育成プログラムは継続か

# 途絶えなかった世界への夢

1月15日、ホンダがモータースポーツ参戦体制を発表
コロナ禍においてドライバーや監督がリモートでコメントし
フェルスタッペンやガスリーからもメッセージが寄せられた
しかし、オンライン発表会には登場しなかったサプライズもあった
琢磨、角田に続けるか? 岩佐歩夢がF1を目指す——

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
HONDA／INDYCAR／LAT／SUZUKA／XPB

この数年、ホンダは東京オートサロン（ＴＡＳ）で４輪のモータースポーツ体制を発表してきた。しかし、今年は新型コロナウイルスの感染拡大によりＴＡＳ自体が中止となったため、オンラインでの発表となった。

まず初めにアナウンスされたのは、スーパーＧＴ ＧＴ５００の体制。本誌既報のとおり16号車には武藤英紀に代わって、昨年のスーパーフォーミュラ（ＳＦ）でルーキーながら初優勝を遂げた大湯都史樹が抜擢された。また、同チームの監督が中野信治氏から田中洋克氏に変更されていた。そのほかのチームにはドライバーラインアップと監督に変更はない。

２０２０年のＮＳＸ勢は、Ｃｌａｓｓ１規定に準拠したＦＲ車両の投入初年度だったにも関わらず、タイトル獲得に加え、全８戦中４勝を挙げること



Formula 1
**角田裕毅**
*Yuki Tsunoda*

LAT




XPB

※車両は2020年仕様の写真です。


INDYCAR

INDYCAR

# 佐藤琢磨
Takuma Sato

に成功。そうした実績を踏まえれば、ほぼ昨年の体制を維持してきたことは順当と言えるだろう。

SFでは、昨年チャンピオンに輝いた山本尚貴が、ダンディライアンからナカジマレーシングに移籍することが発表された。昨年の最終戦直後に行なわれたテストで、山本がナカジマレーシングの64号車をドライブしていたのは、今季に向けた"仕事初め"だったことになる。その山本と入れ替わるかたちで牧野任祐はダンディライアンへと移籍。欧州で、ともにしのぎを削ってきた福住仁嶺のチームメイトとして21年シーズンを送ることになる。

ここまでを見ると、今季に向けた体制変更は「大湯のGT500抜擢」と「SFにおける山本と牧野のスワップ」がおもなトピックとも思えるが、その

## 海外カテゴリー

### F1

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| Scuderia AlphaTauri Honda | 10 | ピエール・ガスリー |
| | 22 | 角田裕毅 |
| Red Bull Racing | 11 | セルジオ・ペレス |
| | 33 | マックス・フェルスタッペン |

### INDYCAR

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| Chip Ganassi Racing | 10 | アレックス・パロウ |
| Rahal Letterman Lanigan Racing | 30 | 佐藤琢磨 |

### FIA F3

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| Hitech GP | TBA | 岩佐歩夢 |

### F3 Asian

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| Hitech GP | TBA | 岩佐歩夢 |

角田が日本人として7年ぶりのF1レギュラー参戦となり、経験豊富なペレスが加入。ホンダのF1活動最終年、楽しみなラインアップとなった。また、インディカーでは19年にホンダ陣営の一員としてSFを戦っていたパロウが、名門チップ・ガナッシに移籍。そして、FIA F3を戦う岩佐。世界へつなげるホンダの夢は、途絶えていない。

FIA F3 F3 Asian

# 岩佐歩夢
Ayumu Iwasa


SUZUKA


XPB

今季のFIA F3はレッドブルでもっとも将来を有望視されるデニス・ホーガーを筆頭に、シャルル・ルクレールの弟でフェラーリ育成のアーサー・ルクレールらが強豪プレマからエントリー。岩佐はその舞台で勝負に挑む。

ほかにも注目しておきたい点がある。それはGT500のエンジニアの動きだ。18年に山本／ジェンソン・バトン組を、昨年は山本／牧野組をタイトル獲得に導いた伊与木仁エンジニアに代わって、今季のチームクニミツには星学文エンジニアが招聘された。

11年のGT300でトラックエンジニアデビューを果たした星氏は、14年にGT500を担当するようになってから8号車に数多くのポールポジションや勝利をもたらしてきた。17年のSFでピエール・ガスリーを担当していたのも星エンジニアで、その実力には定評がある。

さらに、昨年のSFでは16号車の野尻智紀車を担当する一瀬俊浩エンジニア、15号車の笹原右京車を担当するライアン・ディングルエンジニアのふたりを星エンジニアが取りまとめていた。2台の走行データをうまく共有・活用しながらレースを追うごとに戦闘力を増していき、シーズン後半には2台そろって勝ちを狙えるところまで仕立てあげた。その星エンジニアが、今季はゼッケン1の山本／牧野組を担当する。

エンジニアという視点で見れば、山本のSFにも注目したい。順当にいけば昨年からの流れで65号車の大湯を岡田淳エンジニアが担当するはずで、そうなると山本と組むのは加藤祐樹エンジニアということになる。加藤氏と言えば、一昨年のアレックス・パロウの躍進を支えたエンジニアで、国内若手エンジニアのなかでも、将来を有望視される存在だ。

青山学院の大学院を卒業した加藤氏は、トヨタ自動車に入社し、製品企画部に配属されたが、その後、自身の夢を追い求めてレースの世界に飛び込んできた人物。その就職先が現在のナカジマレーシングで、当初はデータエンジニアとして活躍した。トラックエンジニアデビューは17年のSF第4戦と、経験自体は長くないが、それでも19年にはパロウとともにタイトル争いをしてみせた。定量的な解析に定評があり「数字でモノを語れるロジカルなエンジニア」として知られている。

今年のホンダ陣営は、やはり昨年GT500とSFでダブルタイトルを獲得した山本を軸に見るべきだろう。GT500では星エンジニアと、SFでは加藤エンジニアとともに、いったいどのようなパフォーマンスを引き出してくるのだろうか。

## 岩佐がレッドブル・ジュニアに

GT500とSFに続いて発表されたのは、すでに体制がアナウンスされているインディカーとF1だった。佐藤琢磨のビデオメッセージが流れたあとには、2年目にして強豪チーム、チップ・ガナッシのシートを射止めたパロウからも日本のファンに向けてコメントが寄せられた。

その後のF1では、レッドブルのマックス・フェルスタッペン、アルファタウリのピエール・ガスリー、そして7年ぶりの日本人ドライバーとしてF1を戦うことが決まっている角田裕毅からもビデオメッセージが寄せられた。

HONDA

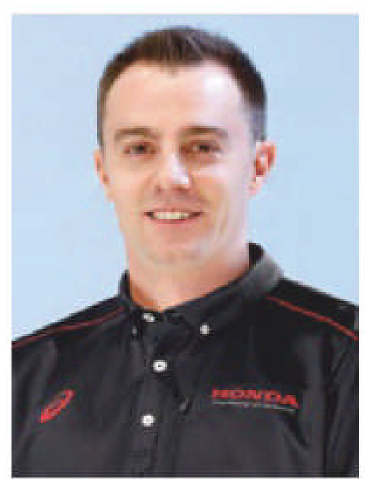
GT500 #16
笹原右京

HONDA

GT500 #16／SF #64
大湯都史樹

HONDA

GT500 #17
塚越広大

HONDA

GT500 #17
ベルトラン・バゲット

HONDA

GT500 #64
伊沢拓也

HONDA

GT500 #64
大津弘樹



N.Mitsuhashi

## 国内カテゴリー

### SUPER FORMULA

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| TCS NAKAJIMA RACING | 1 | 山本尚貴 |
| | 64 | 大湯都史樹 |
| DOCOMO TEAM DANDELION RACING | 5 | 福住仁嶺 |
| | 6 | 牧野任祐 |
| Threebond Drago CORSE | 12 | タチアナ・カルデロン |
| TEAM MUGEN | 15 | TBA |
| | 16 | 野尻智紀 |
| B-Max Racing | 50 | TBA |
| | 51 | TBA |

### SUPER GT GT500

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| TEAM KUNIMITSU | 1 | 山本尚貴 |
| | | 牧野任祐 |
| ARTA | 8 | 野尻智紀 |
| | | 福住仁嶺 |
| TEAM Red Bull MUGEN | 16 | 笹原右京 |
| | | 大湯都史樹 |
| Astemo REAL RACING | 17 | 塚越広大 |
| | | ベルトラン・バゲット |
| Modulo Nakajima Racing | 64 | 伊沢拓也 |
| | | 大津弘樹 |

### SUPER GT GT300

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| TEAM UPGARAGE | 18 | 小林崇志 |
| | | 名取鉄平 |
| ARTA | 55 | 高木真一 |
| | | 佐藤 蓮 |

### SUPER FORMULA LIGHTS

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| TODA RACING | 2 | 佐藤 蓮 |

SFでは山本と牧野がチームを入れ替わり、GT500では大湯がシートを射止めた。国内におけるホンダ陣営のおもなトピックはその2点だが、未定の部分にも注目したい。SFでは無限の15号車とB-Maxの2台でドライバーが決まっていないのだ。例年でいくと外国人ドライバーを起用する傾向にあるが、コロナ禍において海外ドライバーの招聘は難しい状況にある。残った3席にはいったいどのドライバーがつけるのか、引き続き注目したい。GT300では、道上率いるドラゴコルセの名が記されていない。現在、参戦へ向けて模索中だという。

ご存じのとおりホンダは今季限りでF1活動を終了する。フェルスタッペン、ガスリーともに、そんなホンダと走る最後のシーズンに向けた意気込みを語ってくれたが、この発表会の2日前にはうれしい驚きもあった。それは岩佐歩夢のレッドブル・ジュニアチーム入りのアナウンスだ。

19年のスーパーFJ日本一決定戦で勝利を収め、同年の鈴鹿サーキットレーシングスクール・フォーミュラ（SRS・F）でスカラシップを獲得した岩佐は、昨年、佐藤蓮とともにフランスF4選手権に参戦した。日本の19年FIA・F4で14戦中11勝という実績を持つ佐藤が本命と見られていたが、その下馬評をくつがえしてチャンピオンに輝いたのが岩佐だった。岩佐にとっては「初めてのヨーロッパでのレース」だったにもかかわらず、21戦中9勝（計15回の表彰台）という圧倒的な成績でシリーズチャンピオンに輝いた。その結果、岩佐は21年にレッドブル・ジュニアの一員としてFIA F3を戦う資格を得た。

ホンダは今季限りでPUサプライヤーとしてのF1活動を終了する。これまでも参戦と撤退を繰り返してきた一方で「世界に通用するドライバーの育成」は、25年以上にわたって継続してきた。いまは角田がついにF1のシートを獲得し、岩佐がその角田に続こうとしている。たとえF1活動を終了しようとも「この流れは途絶えさせない」というホンダの意思が垣間見えた今季の発表会だった。


HONDA
GT500 #1／SF #1
山本尚貴


HONDA
GT500 #1／SF #6
牧野任祐


HONDA
GT500 #8／SF #16
野尻智紀


HONDA
GT500 #8／SF #5
福住仁嶺

## 大湯がGT500にデビュー SFでは山本と牧野がスワップ移籍




※車両は2020年仕様の写真です。

モータースポーツ体制発表

# NISSAN

NISSAN



GT500 #23

**松田次生**

NISSAN



GT500 #23

**ロニー・クインタレッリ**

R.Hirano



# 起爆剤、投入。

## “ほぼ変わらず”のなか松下信治がチームインパルへ

昨年から続くコロナ禍にあって入国規制が厳しいいま
メーカー、チームを問わず、即戦力が期待できる
新規の外国人ドライバー招聘は難しい状況にある
そこで注目されていたのが世界レベルの男、松下信治だ
その松下が闘将・星野一義監督率いるチームインパルに加入
ニッサン陣営を底上げする起爆剤となれるか

Text：田中康二（Koji Tanaka ／本誌）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
平野隆治（Ryuji Hirano）／ NISSAN



「今年はチームインパルに、新たに松下選手を迎えました。星野監督の下、平峰選手とともに勢いのある走りによってニッサン勢をさらに躍進させ、日本のモータースポーツ界に旋風を巻き起こしてくれるものと期待しています」という片桐隆夫ニスモ社長のコメントからも、松下への期待の高さがうかがえる。

**SUPER GT GT500**

総監督：松村基広

| No. | チーム | 監督 | Driver | |
|---|---|---|---|---|
| 23 | NISMO | 鈴木 豊 | 松田次生 | ロニー・クインタレッリ |
| 3 | NDDP RACING with B-MAX | 田中利和 | 平手晃平 | 千代勝正 |
| 12 | TEAM IMPUL | 星野一義 | 平峰一貴 | 松下信治 |
| 24 | KONDO RACING | 近藤真彦 | 高星明誠 | 佐々木大樹 |

2020年は1月上旬の東京オートサロン（TAS）会場でGT500の体制を発表したニッサン／ニスモ陣営だが、今年はテスト（40〜41ページ）前日の1月18日にホームページ上での発表となった。

そこでは23号車と3号車の体制が継続されていた一方で、12号車のチームインパルと24号車のKONDOレーシングに動きがあった。過去3シーズンをインパルで走り続けてきた佐々木大樹が、今季は古巣KONDOへと移籍。佐々木といえば14〜17年にかけてKONDOに在籍し、その4年間で3勝をマークした実績を持つ。とくに16年は「ヨコハマタイヤ×タイヤ無交換」の戦略を巧みに機能させ、年間2勝を挙げた。インパル時代は苦しむ場面も見られた佐々木が、KONDOでどのような走りを見せるのか注目される。

今季に向けたGT500のストーブリーグで話題をさらったのは、ホンダからニッサンへと移籍した松下信治。その松下が佐々木に代わってインパルに起用されたかたちだ。ここ数年、ホンダとトヨタに対して苦戦を強いられているニッサン陣営にとっては、逆襲に向けた起爆剤的な役割を担ってほしいという思いがあるだろう。

松下の立場に立てば、メーカーの枠を越えた移籍ゆえ、それ相応の悩みや葛藤があったと想像される。この決断に至るまでに、どのような心境の変化があったのかを松下に尋ねた。

「ひとりのドライバーとして、純粋により速いカテゴリーでレースをしたいという思いがありました。まずは、そこがスタート地点。決め手になったのは欧州から帰ってきた僕に、すぐに声をかけチャンスをくれたことです。日本でフォーミュラ・チャレンジ・ジャパン（FCJ）を走っていたときから欧州のレースまで、ニッサン／ニスモのなかにはきちんと見てくれている方がいたんです。それがとてもうれしくて。最終的には、そうした方々の期待に応えたいということで決断しました」

心機一転、いままでとは違う環境を選択した松下にとって、1月19〜20日のテストはマシン、チームともに初めて尽くしのものだった。実際に、最初のテストを終えたところで、どのような感想を抱いているのだろうか。

「2日間のテストで、半分の4時間ほ

NISSAN



GT500 #24
**高星明誠**

NISSAN



GT500 #24
**佐々木大樹**

NISSAN



GT500 #12
**平峰一貴**

NISSAN



GT500 #12
**松下信治**

NISSAN



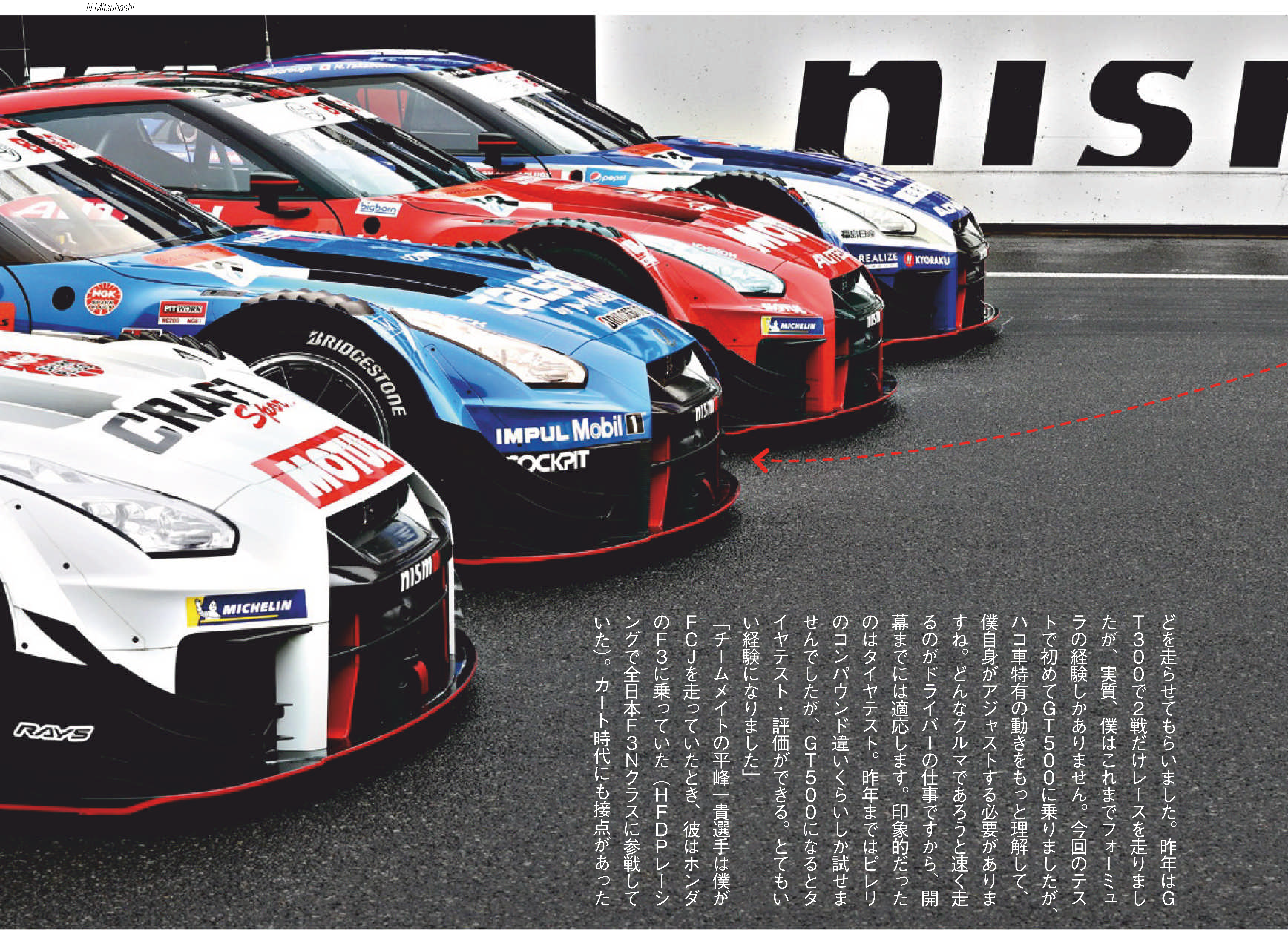
GT500 #3
**平手晃平**

NISSAN



GT500 #3
**千代勝正**

N.Mitsuhashi




どを走らせてもらいました。昨年はGT300で2戦だけレースを走りましたが、実質、僕はこれまでフォーミュラの経験しかありません。今回のテストで初めてGT500に乗りましたが、ハコ車特有の動きをもっと理解して、僕自身がアジャストする必要がありますね。どんなクルマであろうと速く走るのがドライバーの仕事ですから、開幕までには適応します。印象的だったのはタイヤテスト。昨年まではピレリのコンパウンド違いくらいしか試せませんでしたが、GT500になるとタイヤテスト・評価ができる。とてもいい経験になりました」

「チームメイトの平峰一貴選手は僕がFCJを走っていたとき、彼はホンダのF3に乗っていた（HFDPレーシングで全日本F3Nクラスに参戦していた）。カート時代にも接点があった先輩です。彼は〝ラテン系〟なノリがあって、お互いに日本人っぽくない感じがしますね（笑）。とてもフェアな人間なので、いい関係を築きながらレースを戦っていけると思います。何よりもインパルと言えば、やっぱり星野一義監督の存在が大きい。とにかく勝利に対する思いが強烈で、あれほどの闘志を見せられると、どんなことがあっても弱音を吐いちゃダメだと思わされます。いまはそんな監督とともに絶対に勝ちたいという気持ちです」

　松下の話を聞いていると、今季のGT500に向けた思いがひしひしと伝わってくる。ただ、ひとつの疑問もわいてくる。松下といえば、これまでF1を目指して欧州で戦ってきたドライバー。この先、世界を目指したいという思いはないのだろうか。

「個人的な将来の目標として、フォーミュラEやWECのような海外レースへの参戦を目指していることはいまも変わりありません。世界を舞台に戦うことで、いままで僕が培ってきた経験を最大限に活かせるはずですから」

　そうした目標を胸に秘めながらも、松下は「今年はGT500に100%集中する」ことを宣言した。そして、ホンダへの率直な思いを口にした。

「4輪でレースするようになってから、僕はずっとホンダにお世話になってきた。それはもう本当に感謝の気持ちでいっぱいです。いままで培ってきた経験を活かして、今後はプロのドライバーとして活躍したい。それがいままで僕を育ててくれた方々への恩返しになると思っています」

※車両は2020年仕様の写真です。



山下がGT500に復帰
SFに宮田と阪口を起用
GT300でGRスープラが増大

# 王座奪還への継続と改変

今年も例年同様、2月初旬の発表と思われていたが、1月22日、突如トヨタ GAZOOレーシングからリリースが届いた
山下のGT500復帰、宮田と阪口のSFフル参戦は予想どおり。だが、GT300ではJAF-GTのGRスープラが3台に増えるという
コロナ禍の影響もあって体制変更は抑え気味にある2021年、トヨタ陣営の動きは活発。王座奪還への強い意思が伝わってくる

Text : auto sport
Photo : TOYOTA

2019年シーズン、GT500では大嶋和也／山下健太組が、スーパーフォーミュラ（SF）ではニック・キャシディがチャンピオンとなり、国内2大カテゴリーを制したトヨタ陣営。しかし、20年シーズンはそれをホンダ陣営にやられてしまった。

王座奪還へ向けて放たれた第一の矢は、山下のGT500復帰だ。昨年はWECのLMP2に参戦するために渡欧。ル・マン24時間レースでの力強い走りは、世界に山下健太の名を轟かせた。だが、新型コロナウイルスの猛威が止まらないいま、日本と欧州を行き来するリスクを避け、国内レースに専念することになった。その所属先には昨季のラスト2戦、キャシディの代役としてステアリングを握った37号車との噂も聞こえていたが、14号車のTGR チーム エネオス ルーキーに決定。2年前とは車両もチーム名もカラーリングも異なるが、19年のチャンピオンコンビが復活した。エンジニアについての正式発表はまだされていないが、19年のタイトル獲得に大きく貢献した阿部和也エンジニアの続投が濃厚で、タイトルを狙える強力なパッケージになるのは間違いない。

また、トムスの2台にもドライバーの変更があった。昨年、最後の最後でチャンピオンに届かなかった37号車のキーパーには、サッシャ・フェネストラズが加入。いま、トヨタ陣営でもっとも勢いがある平川亮の相棒に選ばれた。フェネストラズは昨年36号車のauでGT500にデビューすると、ルーキーとは思えぬ速さとクレバーな走りを披露し、「キャシディの後継者」との呼び声も高い。決勝ではスタートを担当することが多かったのもキャシディと似ており、平川との相性も良さそうだ。そして36号車で関口雄飛と組むのは、昨年のSFで2勝を挙げた坪井翔。GT500では14号車をドライブしてタイトル争いを繰り広げていた。トムスの2台もまた、チャンピオンの最有力候補と言える。

一方で、19号車のウェッズスポーツバンドウ、38号車のZENTセルモ、39号車デンソー コベルコ サードのドライバーラインアップに変更はない。変化は新たな力を生み出す反面、リスクもつきまとう。トヨタ陣営は6台中3台が継続、3台を改変し、安定したパフォーマンスと新たな化学反応を狙った2本立てでタイトル奪還を目指す。



SF #39
阪口晴南



SF #36
中嶋一貴



SF #7
小林可夢偉

SFについては本誌でも予想していたように、宮田莉朋と阪口晴南がフル参戦することになった。宮田はキャシディ、阪口は石浦宏明という元王者からシートを譲り受けたかたちとなり、プレッシャーもあるだろう。しかし、ふたりとも代役参戦の経験があり、すでに速さは見せている。トヨタの第二の矢として、期待は充分。ほかのラインアップは変わらないが、今年は山下が国内レースに専念できることも、トヨタ陣営にとってのプラス材料。今後のカレンダーの見直しも予想され、WECとの兼ね合いで全戦参戦できるかはまだ不透明だが、中嶋一貴と小林可夢偉も引き続き参戦する。トヨタ陣営内のエントリーリストを見ただけでも、その対決が楽しみだ。

そして最後に、GT300で驚きの発表があった。昨年、開幕戦富士でデビューウインを飾り、最終戦ではポール・トゥ・ウインも果たしたJAF・GT規定のGRスープラ GTが3台に増えることになった。GRスープラGTは、空力およびカウル開発でトヨタカスタマイジング&ディベロップメント、シャシー開発ではaprの技術協力を受け、埼玉トヨペット グリーンブレイブが独自に開発。そのグリーンブレイブに、他チームから供給のオファーがあったという。当初、他チームに供給する計画はなかったそうだが、「ものづくりの重要性や技術力を磨い

## SUPER GT GT500

| Team | No. | Car Name | TIRE | Driver |
|---|---|---|---|---|
| TGR TEAM ENEOS ROOKIE | 14 | ENEOS X PRIME GR Supra | BS | 大嶋和也 / 山下健太 |
| TGR TEAM WedsSport BANDOH | 19 | WedsSport ADVAN GR Supra | YH | 国本雄資 / 宮田莉朋 |
| TGR TEAM au TOM'S | 36 | au TOM'S GR Supra | BS | 関口雄飛 / 坪井 翔 |
| TGR TEAM KeePer TOM'S | 37 | KeePer TOM'S GR Supra | BS | 平川 亮 / サッシャ・フェネストラズ |
| TGR TEAM ZENT CERUMO | 38 | ZENT CERUMO GR Supra | BS | 立川祐路 / 石浦宏明 |
| TGR TEAM SARD | 39 | DENSO KOBELCO SARD GR Supra | BS | ヘイキ・コバライネン / 中山雄一 |

## SUPER GT GT300

| Team | No. | Car Name | TIRE | Driver |
|---|---|---|---|---|
| apr | 30 | TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT | YH | 永井宏明 / 織戸 学 |
| apr | 31 | TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT | BS | 嵯峨宏紀 / 中山友貴 |
| TBA | 35 | TBA | YH | TBA / TBA |
| 埼玉トヨペット Green Brave | 52 | 埼玉トヨペットGB GR Supra GT | BS | 吉田広樹 / 川合孝汰 |
| LM corsa | 60 | SYNTIUM LMcorsa GR Supra GT | DL | 吉本大樹 / 河野駿佑 |
| K-tunes Racing | 96 | K-tunes RC F GT3 | DL | 新田守男 / 阪口晴南 |
| Max Racing | 244 | たかのこの湯 GR Supra GT | YH | 三宅淳詞 / 堤 優威 |

## SUPER FORMULA

| Team | No. | Driver |
|---|---|---|
| KONDO RACING | 3 | 山下健太 |
| | 4 | サッシャ・フェネストラズ |
| KCMG | 7 | 小林可夢偉 |
| | 18 | 国本雄資 |
| ROOKIE Racing | 14 | 大嶋和也 |
| TEAM IMPUL | 19 | 関口雄飛 |
| | 20 | 平川 亮 |
| VANTELIN TEAM TOM'S | 36 | 中嶋一貴 |
| | 37 | 宮田莉朋 |
| P.MU/ CERUMO・INGING | 38 | 坪井 翔 |
| | 39 | 阪口晴南 |

昨年はWECのLMP2参戦のためドイツに移住、SFに合わせて帰国していた山下が今年は国内レースに専念。GT500では大嶋との19年王者コンビが復活し、SFにも集中できる環境になった。GT300では35号車、昨季までのタイチームが未定となっているが、「RC F GT3が２台参戦」とアナウンスされており、その１台になるはずだ。


GT500 #19 ／ SF #18
**国本雄資**


GT500 #19 ／ SF #37
**宮田莉朋**


GT500 #14 ／ SF #14
**大嶋和也**


GT500 #14 ／ SF #3
**山下健太**


GT500 #36 ／ SF #19
**関口雄飛**


GT500 #36 ／ SF #38
**坪井 翔**


GT500 #37 ／ SF #20
**平川 亮**


GT500 #37 ／ SF #4
**サッシャ・フェネストラズ**


GT500 #38
**立川祐路**


GT500 #38
**石浦宏明**


GT500 #39
**ヘイキ・コバライネン**


GT500 #39
**中山雄一**

ていく必要性をお互いに共有できた」と、供給を快諾。60号車のLMコルサはダンロップ、244号車のマックスレーシングはヨコハマ、そして52号車のグリーンブレイブはブリヂストンを装着。新たなタイヤ戦争の火種となるのは必至で、それがさらにGT300のレベルを引き上げることになりそうだ。244号車のメンテナンスは、つちやエンジニアリングが請け負っており、そこでの〝ものづくり対決〟にも注目。ライバルでありながら切磋琢磨していく。技術競争が激しかった、かつてのGT300の姿が戻ってくる。86マザーシャシーを除き、GT300でトヨタ／レクサスがチャンピオンとなったのは、09年のIS350まで遡る。一日の長があるプリウスPHV、RC F GT3に加え、第三の矢となるGRスープラ GTの増大。トヨタ陣営は、GT300も本気でタイトルを獲りにくる。

※車両は2020年仕様の写真です。




N.Mitsuhashi




T.Ogasawara

SUPER FORMULA

SUPER GT

## 速いマシン作りに欠かせないポイントは エンジニアごとに違いあり

# 俺流セットアップ

**トラックエンジニアの仕事は、その瞬間で最も速い仕様を導き出すこと**
**だが彼らは、じつはそれぞれの流儀があるようだ**
**国内トップカテゴリーのエンジニアに“俺流セットアップ”を聞いた**

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）／角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／上尾雅英（Masahide Kamio）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
杉崎公俊（Kimitoshi Sugizaki）／加藤祐樹（Yuki Kato）
一瀬俊浩（Toshihiro Ichise）



S.Tamura




S.Tamura

# 国内トップカテゴリーのエンジニアに聞く「俺の十八番」

S.Hattori

M.Kamio

| アンチロールバー | サードダンパー | ギヤ比 | その他 | こだわりなし | メカ経験 | Dr経験 | 師匠 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | ○ | × | × | 山田淳、東條力 |
| | | | | | | | |
| | | | | ○ | | | |
| | | | | | × | × | 加藤祐二 |
| | ○ | | | | ○ | × | |
| | | | | 触るべきところを触る | ○ | × | 植月信男、今野憲治、土沼広芳、高田剛 |
| | ○ | | 内圧、バネ | | × | × | スティーブ・クラーク |
| | | | | | × | × | 星学文、高木真一 |
| ○ | | | | | × | × | ノバ・エンジニアリング |
| | | | | すべて | ○ | × | |
| | | | | | × | ○ | 山田淳、東條力、小枝正樹 |
| | | | | ○ | | | |
| | | | | | × | ○ | 平野亮、大駅敏臣、杉崎公俊、マット・ハーベイ |
| | | | パッカー | | ○ | × | 佐藤つとむ、五十嵐協二 |
| | | | | | ○ | × | |
| | | | | ○ | × | × | 樽田順、加藤博 |
| ○ | | | バネ | | ○ | × | |
| | | | | | ○ | × | リカルド・ディビラ |
| | | | タイヤ選択（GT） | こだわりを持ちすぎない | × | 走行会、ジムカーナ程度 | 東條力 |
| ○ | ○ | ○ | スプリング、デフ、内圧、パッカー、ブレーキバイアス | | ○ | ○ | 川口里美 |

SUPER FORMULA SUPER GT

# 俺流セットアップ

優れたドライビングなくして勝利は得られない。しかし、いかに才能あるドライバーであっても、戦闘力の高いマシンと、その開発およびセットアップを担うエンジニアがいなければ戦えない。レースにおけるトラックエンジニアは、通常のスポーツのコーチ以上に重要な存在であり、彼らのセッティングアプローチは、ドライバーのドライビング同様さまざまだ。そこで、スーパーフォーミュラ（SF）とスーパーGTに参戦するチームのトップエンジニアにご協力いただき、セッティングの「こだわり」や「得意分野」をアンケート調査。それをもとに、トムスの重鎮である東條力エンジニアに分析をお願いした。

「あまり詳しく答えていない人もいますが、サーキットでもクルマを見られないように隠したり、秘密にしておきたい人はいたりとか、話をはぐらかしますよね。僕なんかペラペラしゃべっちゃうけど（笑）。僕としては、エンジニアの仕事に興味を持ってもらったり、サーキットに来てもらうことが自分たちのモチベーション向上にも繋がるので話しますが」と東條氏。

「アンケート結果を見ると、やはり、みんな車高は重視していますね。フォーミュラでも、ツーリングカーでも、昔は重心高を下げることが速く走らせるための一番の手段でした。でも、最近は空力がどんどん重要になっていて、セッティング全体に占める空力の割合は7～8割くらいに増えてきています。空力を考えると車高は下げれば下げるほどいいわけではなく、物理的には車高は下げたいけど、下げ過ぎると逆にダウンフォースがなくなり、空力をうまく使えなくなってしまうのが今のクルマの特性です」

重心高を最優先して車高を必要以上に下げると、空力にマイナスの影響が出るというのだ。

「SFを例にとると、前後のウイングはあまり速度に関係なくダウンフォースが得られます。車高は、クルマの下面（フロントウイングも含む）と路面の距離でダウンフォースを発生させ、

T.Ogasawara




東條エンジニアが作るマシンは、当たり外れが少なく、いつでもどこでも安定したリザルトを残す。また、戦略面に長けており、荒れたレースに強い。

## 日本初？ のエンジニア

ディーラーメカニックを経て、92年にトムスに入社。そのわずか2カ月後には関谷正徳のエンジニアに任命される。当時は国内レースにおいて、「エンジニア」という職種が確立されていない時代だったが、現場で周囲の関係者を質問攻めにしつつ独学でエンジニアリングを学ぶ。以降、さまざまなカテゴリーでシリーズタイトルを獲得し、日本のレジェンドエンジニアのひとりに。現在は後進にそのポストを譲りつつも、後方支援を担う。

トラックエンジニアアンケート

# あなたのこだわりを教えてください

SFとスーパーGT（GT500）のトラックエンジニアに、もっともこだわるポイントを挙げてもらった。当たり前だが、「そこしか触らない」わけではなく、「さまざまな個所をいじるが、なかでももっとも触れる頻度が高い個所」という意味になる。参考材料として、メカニック／ドライバー経験の有無、エンジニアの師匠も答えていただいた。メカニック経験を経てエンジニアになるのは昔なら既定路線だったが、最近は学生→エンジニアというルートもあり。また、エンジニアリングは現場で学ぶことがほとんどで、実戦で通用するレベルを学べる場所はないようだ。「師匠はいたほうが成長が早いのでは」と東條氏。
※なお、各エンジニアのSF、GTの担当は昨年ベース。

| エンジニア | SF担当 | GT担当 | ダンパー | バンプラバー | 空力(車高以外) | 車高 | ジオ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 小枝正樹 | ニック・キャシディ | 37 | | | | | |
| 阿部和也 | 山下健太 | 14 | | ○ | | | |
| 田中耕太郎 | サッシャ・フェネストラズ | – | | | | | |
| 杉崎公俊 | 山本尚貴 | 16 | SF/GT | SF | | SF/GT | GT |
| 吉田則光 | 福住仁嶺 | – | ○ | | ○ | | |
| 笠井昭則 | 小林可夢偉 | – | | | | | |
| R.ディングル | ピップス／笹原右京 | 8 | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| 一瀬俊浩 | 野尻智紀 | – | ○ | ○ | | | |
| 柏木良仁 | 関口雄飛 | – | | | ○ | ○ | |
| 大駅敏臣 | 平川亮 | 12 | | | | | |
| 大立健太 | 中嶋一貴 | – | | | ○ | ○ | |
| 菅沼芳成 | 坪井翔 | – | | | | | |
| 加藤裕樹 | 牧野任祐 | 64 | | ○ | ○ | ○ | |
| 岡田淳 | 大湯都史樹 | – | | ○ | | ○ | |
| 宮田雅史 | – | 3 | | | | ○ | |
| 星学文 | – | (8) | | | | | |
| 田坂泰啓 | – | 17 | ○ | | | ○ | |
| 中島健 | – | 23 | | | | ○ | |
| 吉武聡 | – | 36 | | | | | |
| 伊与木仁 | タチアナ・カルデロン | 100 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

## セットアップの各ポイント

### ダンパー

セッティングとしては市販車でもなじみが深いパーツ。バンプ・リバンプ側でその減衰特性を変えて、タイヤの接地性の変化量をできるだけ少なくすることが目的。ただし、空力性能が高いレーシングカーの場合は、走行時の姿勢を常に一定に保ちたいため、あまり動かさない傾向にある。

### バンプラバー

市販車ではサスペンションの底付き防止用のパーツというイメージだが、空力性能を利用して走るレーシングカーの場合は、「第二のスプリング」という用途での使用がほとんど。つまり高速域で強大なダウンフォースを、メインのスプリングだけでなくバンプラバーでも受け止めるイメージだ。バンプラバーの色によって仕様が分かってしまうため、撮影厳禁、あるいは誌面掲載時に「色を変えてくれ」という指定が入る場合も多い。なお、パッカーを同時に使うことが多いが、バンプラバーに仕事をさせるタイミングを変える目的で入れる。パッカーの枚数を増やせば、ストローク量が減ると同時に、バンプラバーが機能し始める時間が早くなる。

### 空力(車高以外)

現在は、SFでは前後のウイング角およびガーニー、GTはリヤのウイング角のみの調整に限られている。ウイングは立てれば立てるほどダウンフォースは増えるが、同時にドラッグも増える。

### 車高

レーシングカーの場合、空力面と運動力学の両面で、車高は低いほうが有利になる。ただし、低すぎると空力的な悪影響でポーパシングが起きたり、またタイヤの内圧が低いときはボトミングを起こしてマシンの挙動が不安定になるなど、弊害もある。GTでコーナリング中に火花が飛んでいる場面は、空力的に左右のどちらがかストールしていると言える。

### ジオメトリー

サスペンションを構成する各パーツの取り付けポイントを変更することで、アライメントやロール特性、さらにはピッチングなど、車体のさまざまな動きを制御する。

### アンチロールバー

市販車で言うスタビライザー。ロール剛性を決めるパーツで、おもにフロントはノーズの入り具合、リヤはトラクションのかかり具合を左右する。GTでは2013年までは車内からその強さを変更できた（現行規則では禁止）。タイヤのデグラデーションに合わせて、ドライバーが走行中に変更できたのである。

### サードダンパー

現在はSFでは許されている。とくにブレーキング時の車体のポーパシングを防ぐ用途に用いられている。フロント荷重になった際、下面のクリアランスがなくなると、ダウンフォースが抜けて車体が不安定になるが、それを抑えるもの。ただし、「サードダンパーはハマるとそればかりになってしまうので、あまりイジらない」というエンジニアもいる。

### ギヤ比

エンジン特性が高回転型なのか、低回転型なのかで変わる。おいしい回転域で走るには、ショートで細かくつなぐのか、それともロングで目一杯引っ張るか。現代のようにパドルではなかった時代は、「ドライバーがシフトで忙しくないほうが、結局は速い」とする説もあった。

クリアランスが狭くなればなるほど、通過する空気の流速が速くなるためダウンフォースは強くなります。二次曲線的に上がっていくのですが、最終的に空気が入らなくなるところまでいくと、急にストンとなくなってしまう。たとえばブレーキングでフロントが上下すると、ダウンフォースが出る出ないの境界線を行ったり来たりすることもあります。ダウンフォースによってタイヤもバネもギューッと縮まり車高は下がっていきますが、急に空気が入らなくなると上がる。でも、上がっても空気はすぐに入っていかないんですね。クルマよりもかなり前の部分で、上に行く空気と下に行く空気が分かれ、車高が上がっても下に入るのが少し遅れるからです。その後また空気が入り始め、ダウンフォースが出て縮むといったことが繰り返されます」

　つまり、車高を下げすぎるとダウンフォースが一定ではなくなり、挙動が不安定になりやすいのだ。

「そのダウンフォースが出たりなくなったりの領域を、いやがるドライバーもいます。その場合は車高を上げなくてはならない。ダウンフォース的には損をするけれど、空力を途切れなく使うことはできます。一方で、その不安定な領域を自分でコントロールできて、とにかく強いダウンフォースが欲しいというドライバーに対しては車高を下げるし、そうすると重心高も下がるので、クルマとしてはかなりシャープになります。そういったことをトータルで考えるのが、非常に重要です」

## バンプラバーは非常に有効

　車高に関しては、レーキアングル＝前傾角を強めてダウンフォースを確保する空力セッティングも近年とくに重視されている。

「昔のように、レーキをつけると挙動がオーバーステアになるようなことは少なくなっているので、レーキも有効です。昔のクルマはボディ剛性やサスの取り付け剛性が低く、基本的にオー



T.Ogasawara

## 食事と同じでバランスが大事

### 田中耕太郎 Kotaro Tanaka

SF

「セッティングに対するこだわりはとくにありません。食事と同じでバランスが大事です」というのは名エンジニアと誉れ高い田中耕太郎氏。大学の理工学部機械工学科を卒業しレースエンジニアの道に進んだ。「SF19は自分で開発できない部分が多いですが、重要なのはクルマの姿勢とダウンフォースの量、CoP（空力中心）がどこにあるのかです。SF19はダウンフォースがとても多いため、ハイスピードエリアに関しては大体押しつけて曲がれてしまいます。キモになるのは２～３速で曲がる低速域で、ケリがよくないとタイムは出ません。バネに関してはほとんどいじらず計算して入れておしまいだし、ダンパーもほぼ触らない。ジオメトリーは基本的にSF14の頃からあまり変わらず、リヤのピボットを１カ所変えると20㎜くらい変わり、ロールセンターハイトは10～20㎜とか大きく変わってしまうので変えません。変えるのはキャンバー、トー、ロール剛性、バンプラバー、パッカー等で、前後左右の動的な荷重バランスがどこにあって何が起こっているのかを究明し、その時々の状況に最適化するのが自分の仕事です。GT500はSF19と同じようにあまりいじれませんね」



M.Kamio

SF、GTともにタイトル争いの常連であり、東條氏に並ぶレジェンド級エンジニア。趣味が水泳の田中氏は、泳いでいるときにセッティングのアイデアが浮かぶこともあるという。

## いかに車高をフラットに管理するか

### 一瀬俊浩 Toshihiro Ichise

SF

　野尻智紀が全幅の信頼を置くのが、チーム無限で彼を担当する一瀬俊浩エンジニアだ。彼も高く評価される若手エンジニアであり、ダンパーとバンプラバーの使い方をとくに意識しているという。「最近のクルマはいかに車高をフラットに管理するかが重要です。ダンパーの減衰を変えるとクルマの動き方が変わるので、なるべくピッチングをしないような減衰を探し、車高を安定させるセッティングを重視しています。ダンパーだけではどうしても支えられない、本当に硬さが必要なところ、たとえば富士の100Rなどずっとロールがかかるコーナーでは、バンプラバーやパッカーを詰めて支えるようにしています。バネレートを上げると、どうしても内輪側が硬くなってスクウオートが減り、トラクションが悪くなってしまいますので。また、SFではサードエレメントにもバンプラバーを詰めて、コーナーでは持たせたくない部分をできるだけ持たせてるようにしています」



S.Yoshida

学生時代に学生フォーミュラに携わっていたときにベースの知識を得たという一瀬氏。また実戦ではドライバーの高木真一に「ドライバーとの言葉の交わし方」を学んだという。

# 阿部 和也

Kazuya Abe

SF GT

## 一番コントロールしやすいバンプラバー

これまで何度もチャンピオンを獲得してきた阿部和也エンジニアは、バンプラバー使いとして知られているが、それは本人も認めるところ。

「僕がこだわっているのはバンプラバーです。最低速から高速にかけて、最適なバネレートやロール剛性は変わっていきますが、それを一番コントロールしやすいのがバンプラバーです。アンチロールバーで変えると全域で変化してしまうし、車速ごとにコントロールしようとした場合、バンプラバーが一番有効で、タイム感度も大きい。バネとしてだけでなく、車高の管理にも使います。ただし、昨年から（SUPER GTでは）バンプラバーは１本のダンパーに対して２個までしか入れることができなくなったので、以前より幅は狭まりました。バネとバンプラバーの組み合わせを変えるために、グリッド上でダンパーをアッシー交換することもありますが、ダンパー自体はあまりいじりません。スーパーフォーミュラの場合は、サードエレメントを使えるのでもっと複雑です。サードをリニアに使いたければバネを入れてもいいし、最後に立ち上がらせたいのならバンプラバーを入れるなど、僕の場合サードエレメントはフレキシブルに変えています」



S.Yoshida

GTでは19年にそれまでのホンダからトヨタに移籍したが、その初年度にいきなりチャンピオンを獲得するという離れ業を見せた。一瞬の判断力もあり、レース勘は鋭い。

# 杉崎 公俊

Kimitoshi Sugizaki

SF GT

## 低い次元でバランスが取れているのはダメ

「フォーミュラの場合、僕が一番こだわっているのは車高ですね」と言うのは、昨年山本尚貴を3度目のSF王者に導いたダンディライアンの杉崎公俊エンジニアだ。ル・マン24時間に憧れニスモでグループCユニットの設計を担当しNP35ではクルマ全体を見ていたが、GTの黎明期からレースの現場に出るようになった。「ライバルのクルマを見るときはまず車高を見ます。クルマによって車高はまちまちだし、静的な状態と動的な状態でも前後の車高バランスは違ったりするので、よく観察し何を目的としているのか推測します。たとえば、硬いから低くできるのかなとか、軟らかいから高くしないといけないのかなとか。車高はただ下げればいいわけではないし、レーキをつければ良いというものでもない。結局はダンパー、バネ、エアロ、内圧などすべてが関係してきますし、全体のバランスが重要です。ただ、バランスといっても低い次元でバランスがとれているのはダメですが」



T.Ogasawara

ニスモを経て、メーカーの垣根を超えて活躍し続ける杉崎氏。こだわりポイントがSF、GTとも同じなのが、車高とダンパーで、違うのはSFでバンプラバー、GTでジオメトリーという。

# 大駅 敏臣

Toshiomi Oeki

SF GT

## 重要なのはパッケージのコンセプト

「セッティングに対するこだわりはとくにありません。重要なのはパッケージのコンセプトです」というのは、昨年SFで平川亮とともにタイトル争いをした大駅俊臣エンジニア。MOLAの副社長でもあり、その昔はル・マンでマツダチームのメカニックを務め、その後渡英しジャガーのCカーを手がけるTWRでエンジニアリングを学んだ。一時、彼に師事した加藤祐樹エンジニアは「大駅さんはクルマのジオメトリーをゼロから設計できる人。定量的に数字をおさえ分析することの重要性を学びました」と証言する。が、大駅エンジニアは「それは普通のこと。新しいステップを踏む判断の材料になるし何か起きたときに戻ることもできるので」とクールな姿勢を貫く。



S.Yoshida

レース界で長く活躍し続ける関係者が、大駅氏のことを「天才」と呼ぶ。GTでMOLAが500に進出していきなり２連覇したときは衝撃だったが、そのときの監督を努めていたのが大駅氏。

SUPER FORMULA SUPER GT

# 俺流セットアップ

## 近年はハイレーキでもオーバーになりにくく積極的に使う傾向にある

バーステアが出やすかった。レーキをつけたほうがフロントが入ったりダウンフォースが出やすいのは確かですが、オーバーステアを消すためにはリヤの車高は下げたほうがいいので、昔はあまりレーキをつけられなかった。でも、最近のクルマは剛性が上がりオーバーステアが出にくくなっているので、重心高よりも、レーキをつけてダウンフォースバランスを整えるほうが得策になってきています。ＳＦのほうがＧＴよりもレーキの感度は高いですし、ＳＦ14よりもＳＦ19のほうがよりレーキに対応しやすくなっているので、以前よりも積極的に使っていく方向に向かっていますね」

スーパーＧＴでも、昨年ＧＲスープラがハイレーキを前提とした空力設計を実践したことが大きな話題になった。「ＳＦはフロントウイングを使えますが、ＧＴのフロントダウンフォースは前後の車高バランスでしか変えられないので、レーキを使ったセットは重要です。空力に使える下面の面積も、ＳＦよりＧＴのほうが大きいですし」

床下で発生するダウンフォースを有効活用するためには、路面と床下のクリアランスをあまり変化させず、なるべく車高を低く一定に保ちたいところだ。車高変化を抑えるためには硬いバネを使えばいいが、そうすると速度の低いコーナーではメカニカルグリップの確保が難しくなる。そこで重宝されるのが、バンプラバーだ。「良く触るパーツ」として、バンプラバーとパッカーをあげたエンジニアは多かった。「メカニカルグリップを得るために軟

# バンプラバーはあまり頼りたくない

## 田坂泰啓 GT
Yasuhiro Tasaka

昨年、FR化したNSX GTの最適セッティングをいちはやく見つけホンダ陣営を牽引したリアルレーシングの田坂泰啓エンジニアは「ダンパーに関してはこだわりを持っているほうだと思います」という。「自分が好きな減衰カーブがあるため、それをベースにクルマに合わせていきます。サードダンパーは姿勢制御の補助には有効で、ちゃんと使うとタイヤの接地性が改善されたり、空力に安定に貢献できます。バンプラバーは有効なときもありますが使い方を誤ると全然ダメなときもあるので、あまり頼りたくないのが正直なところです。アンチロールバーに関してはよく触ります。ロール剛性はクルマの性格、タイヤのグリップ、サーキット特性、前後バランスとの相談になり、空力も絡んでくるので、おいしい所を探すために触る頻度は高いです。また、最近のGTは最適なホイールレートが謎で、前後バランスを含めいまだに悩み続けているので比較的よく触ります。それぞれの項目はすべて絡み合ってくるため、個別に考えるのではなく全体的なイメージで物事を考える必要がありますが、レースウイークは時間の制限があるため、どうしても素早く変更できる部分から手をつける傾向があります」



S.Yoshida

「●●が苦手」「●●がよう分からん」と語る割には、爆速マシンを作り上げるのが田坂氏。また、奇抜な戦略でライバルの虚をつくのも得意で、「レース屋」という言葉がよく似合う。

# こだわりポイントはほぼ全部

## 伊与木仁 SF GT
Hitoshi Iyoki

フォーミュラもGTも数多くのチームを渡り歩き、その先々で活躍してきた伊与木仁エンジニア。そのこだわりポイントは、「ほぼ全部」。「でもあえて選ぶとしたら、レースウイーク限定では、タイヤの内圧、車高、パッカー、バンプラバー、空力、アンチロールバー、あとSFではサードダンパーも。それと珍しいところではブレーキバイアスも」と、多岐に渡っている。時間的な制約があるためレースウイーク中に変更しにくい個所の、重配、ジオメトリー、バネレート、ギヤ比、デフなどは、持ち込みを決めるうえであらかじめこだわっておくという。「実走に入ると、まずは車高とタイヤの内圧。あとは順列を決めるのは難しく、すべての要素を最適に使うように考えます。空力抜きには考えられないので、空力バランスももちろん重視します。高速コーナーでの安定感を得られても、低速コーナーではグリップを得られないときは、ダンパーの減衰で対応することもあります」



S.Yoshida

18、20年にGTでタイトルを獲得したベテラン。レース経験があり、その当時のライバルは「中子修と福山英朗」。エンジニアリングは、「現場で学んだことが圧倒的に多い」という。

# ダンパーはオリジナルのものを使用

## 吉田則光 SF
Norimitsu Yoshida

SFを戦うダンディライアンで、福住仁嶺のクルマを担当する吉田則光エンジニアは「こだわっているのは空力とダンパーです」という。「メカニカルはトータルでバランスをとるのが難しく、どこかトレードオフ的な要素もありますが、空力はすべてにおいてプラスに作用するので。また、我々は既製のダンパーではなく、基本的にオリジナルのダンパーを2009年頃から使っています。SFはダンパーに関しては開発が自由なので、サードエレメントも含め既存の製品と比較しながら使っています。メリットは自分たちが欲しいものを、欲しいときに作れるということです。サードについてはハイブリッドで、自分たちでイナーターの成分も入れたりもしています」



S.Yoshida

ダンディライアンで長くエンジニアを務める吉田氏は、エンジニアのベースの知識は独学で学び、師匠となる存在もいない。すべてを自力で習得しつつ、いまだに第一線で活躍する。

# スプリングとバンプラバーの組み合わせで低〜高速コーナーをカバーすることが多い

らかめのバネを使いつつ、鈴鹿の130Rなどの高速コーナーでは挙動をビシッとさせたいのでバネレートを上げたい。そんなとき、バンプラバーは非常に有効です。バンプラバーを使うことでバネレートが途中から上がり、自分が欲しいカーブに補正することができるので。その立ち上がりのカーブの角度をバンプラバーの種類によって変え、どこからバンプラバーに当てるかはパッカーで決めます。二重レートのバネを使う方法もありますが、重くなりやすいので、今はコンベンショナルなバネにバンプラバーを組み合わせることが多いですね」

では、車高の管理はどのように行なうのだろうか？　重要なのは、スタティック＝静止状態の車高ではなく、ダイナミック＝動的な状態での車高である。軟らかいバネを使った場合、ダウンフォースが強まるストレートでは車高が下がってしまう。そこで用いられるのが、ロール方向には作用せず、前後の上下方向の動きのみを制御することが可能な、いわゆるヒーブダンパーを、サードエレメントに組み込む方法だ。サードエレメントは現在GTでは使用できないが、SFでは許されており、エンジニアによって運用が異なる部位でもある。

「今のクルマはダウンフォースが大きいので、ストレートで車高をどう確保するかが大きな問題です。GTでは、サードエレメントを使えず、バンプラバーの枚数も決まっているのでなおさら難しい。SFでは、サーキットごとに使い方をいろいろ変えています」

# 感度が大きい空力を重視し、そのキャラを決定づける車高も意識

## 加藤 祐樹 Yuki Kato

SF GT

2019年にアレックス・パロウと組みSFでシリーズタイトルを争ったナカジマレーシングの加藤祐樹エンジニアは、高い評価を受ける若手エンジニアのひとり。高校時代にレーシングカートを始め、大学時代はスピード系競技や耐久レースに参加。大学院時代には学生フォーミュラを立ち上げドライバーを担当した文武両道派だ。理論派でもある加藤エンジニアがとくに重視するのは空力だ。「なかなか結果を計算できない部分ですが、大きな感度がありGT500でもSFでも空力はかなり重要な要素なので、データを料理して予想をしながらセットアップしています。その空力を自分が欲しいキャラクターにするためのツールが車高ですので、常に意識しています。また、バンプラバーは車高と密接に結びついているため同じく重要ですが、メカニカルへの影響が出やすい部分でもあるので、それをいかに出さないようにするかを考えながら活用することを考えています」



S.Yoshida

セッティングのイロハは「小学生の頃のミニ4駆とグランツーリスモで学んだ」という加藤氏。当時からセット変更してはタイムを削るという作業を繰り返していたという。

# 車検落ちギリギリまで車高を攻める

## 中島 健 Takeshi Nakajima

GT

2011年にトラックエンジニアデビューしたその年にタイトルを獲得すると、翌12年、さらには14、15年と、何度も栄誉を手にしてきた中島健エンジニア。セッティングにおいて「自分のなかではこの3つが正義」と挙げるのが、軽量、低重心、そしてマスの集中だ。「基本に忠実にクルマを動かすこと」を念頭におき、その上でこだわっているのが車高だという。「車検落ちしないギリギリのところまでいかに攻めるかが、自分のなかのこだわりです。それは低重心ということと、空力面を考えて。タイヤメーカーの違いは、おそらく関係ないと思います。当然、ボトミングはするけど、走行後のスキッドブロックの厚さが規則の範囲内であればいい。角で当たるのではなく、面で当たるようにすれば、削れないですから。レーキは、23号車はGT-Rのなかでも、また他メーカーと比較してもないほうだと思います。そのほうがクルマの速さを引き出せると考えているからです」



S.Hattori

17年ほどのメカニック経験を経て、エンジニアに。エンジニアリングは基本的には独学だが、「関わったすべての方からさまざまなことを学ばせていただいた」と語る。

# SFもGTも車高を最優先

## ライアン ディングル Ryan Dingle

SF GT

カナダ出身。地元の大学を卒業後、イギリスの名門大学院でレースエンジンについて学んだ後来日したライアン・ディングル・エンジニアは、流暢な日本語を話す。トラックエンジニアをやる前は戸田でF3エンジンの開発に携わっていた。「SFでもGTでも僕がセッティングで最優先するのは車高です。しかし、荷重移動スピードを担うダンパー、車高の制御と総合レートコントロールを担うバンプラバー、荷重移動スピードと量を司るジオメトリー、内圧、バネなど総合的に見ています。また、SFではサードダンパーも重要ですね」と、ディングル・エンジニア。かつてチーム・ルマン時代に仕事を共にした、スティーブ・クラーク氏を今も師と仰ぐ。



S.Yoshida

学生時にエンジン設計を専門としていた者が、車体のエンジニアになることは珍しい。そのため「クルマのセットアップに関する正式な教育はない」と言うディングル氏。

キャプション○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○７０

SUPER FORMULA SUPER GT 俺流セットアップ



T.Ogasawara

タイヤの内圧変化も、もちろん車高に大きく影響する。

「内圧変化で車高は数ミリ変わりますし、ほかで車高を1ミリ変えたとかいうレベルではないくらいの大きな変わり幅です。エアロやアンチロールバーのバランスをとり、バネやダンパーでセッティングを詰めたとしても、内圧が自分が想定した数値にならないと車高が合わず、狙った性能を発揮させることはできません。だから、車高のセッティングにおいても内圧の管理はとても重要です。ほかのセッティングは走っているうちに変わったりしません

が、内圧は周回数によっても変化します。もちろん、内圧次第でタイヤの硬さも変化します。タイヤにもバネの要素はありますし、（金属）バネが硬かったらタイヤは縮むし、軟らかかったら縮まない。タイヤも含めて全体でバネレートを考える必要があります」

## エンジニアに必要な能力

　意外だったのは、ダンパーに関してはあまり変えない、それほど拘らないという意見もあったことだ。

「最近は空力に頼る部分が大きくなり、サスペンションはあまり動かしたくないですね。ある程度決まってしまえば、ダンパーは昔ほどいじらなくなったと思います。1、2クリックでたしかにフィーリングは変わりますが、昔と違ってダンパーの性能が良くなっているので1秒も速くなるわけではないし、それよりもアンチロールバーや車高を変えたほうがバランスは大きく変わるし、直接速さにつながります。ダンパーのクリックは味付け程度ですね」

　とはいえ、どのメーカーのダンパーを使うかによって、挙動は変わってくるようだ。とにかく粘りグリップは高いけれど、それ故アンダーステアが出やすいもの、良く曲がるが絶対的なグリップは低いものなど、設計思想や精度の違いで差が出てくるようだ。そのため、ダンディライアンのように、オリジナルダンパーを製作するチームもあるが、トムスに関しては現在オーリンズを使用している。

「SFの場合はダンパーとサードエレメントでしか差別化できないし、オリジナリティを出せないので、その部分でのアドバンテージはたしかにあると思います。僕らも昔はオリジナルダンパーを使っていましたが、今はオーリンズ製です。そっちのほうが安いし（笑）、自分たちが求めているもの以上の性能を出してきたりもするので」

　ダンパーについて東條エンジニアが重視しているのは、バンプ側とリバウンド側の切り替え精度だという。

「たとえば、ブレーキングするとギューッと一方向に沈んでいくと思うじゃないですか。でも、実際はそうではなくて、タッタッタッタと伸び縮みしながら縮んだり、抜けていくんです。速いスピードでバンプ側の抵抗が欲しいのに、コンマ何秒か前には1回リバウンドの成分が入っていたり、そこでシムはリバウンド側に移ったけれど、今度バンプ側に切り替わって欲しい時に移っていないとか。その切替の精度と速さや、上死点から下死点に行ったときの立ち上がりの速さとかが重要なんです。ただし、それがタイムに繋がるとも限らないのが難しいところですが」

　意外といえば、ジオメトリーも昔ほどは大きく変えなくなっているようだ。

「ジオメトリーの変更は時間がかかりますし、結局は荷重移動の前後配分を変えるだけなので。それならば、前後のアンチロールバーで変えたほうが簡単に、大きく変わるので、アンチロールバーは頻繁に触ります。ハンドリングのセッティングに対しては、かなり有効なパーツのひとつだと思います」

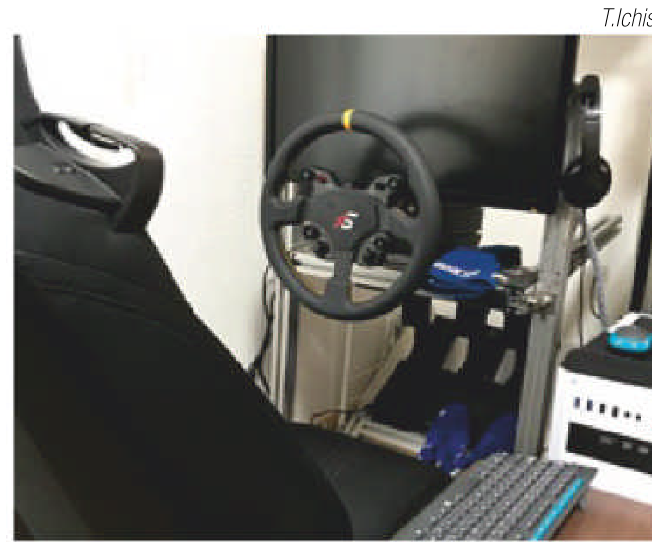
　では、東條エンジニアは、セッティングを進める際、どの部分にもっとも

趣味は何ですか?

## 名エンジニアは趣味でも極める

　通常のレースの取材をとおして、雑談中になんとなく聞こえてくるのは、各エンジニアの趣味の話。「●●がやってる□□は相当熱い」と、本業顔負けの熱の入れようという噂が多数。そこでアンケートの項目に趣味の記入欄も設けたところ、やはり出てきました。レース屋という稼業は、深く入り込む性質を持つ人種の集まりなのか、なかなかにマニアックな傾向。その筆頭は田坂氏の「世界記録」だろう。趣味で世界一はかなりスゴイ。競艇が趣味の吉武氏は、「風、波、モーターほか、さまざまな要素を考慮して予想するのは、瞬時の判断力や流れを読む力を養う」と語る。「たくさんありすぎて書ききれない」という人もおり、みなさんオフは有意義に過ごしているようです。

T.Ichise

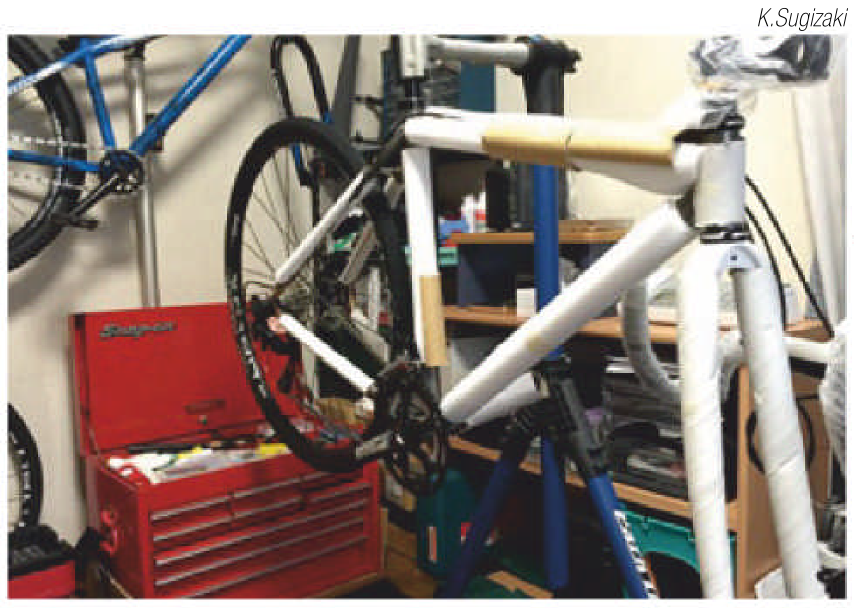


一瀬氏のシミュレータ。今ほどシミュレータが一般的になる前の学生時代からだという。コロナ自粛中は、野尻や福住と「対決」していたのだそう。

K.Sugizaki




K.Sugizaki



趣味というよりこちらが「本業」とも言えるのが杉崎氏。じつは自転車の設計業の傍ら（？）にレースエンジニアをやっているうちに、いつの間にか逆転。写真左は04年に雑誌『GoodsPress』に掲載されたときのもの。

| エンジニア | 趣味 |
|---|---|
| 杉崎公俊 | バイク |
| 一瀬俊浩 | シミュレータ |
| 柏木良仁 | 酒、グルメ |
| 大立健太 | スノーボード |
| 加藤裕樹 | プラモデル、スケッチ |
| 岡田淳 | バイク |
| 星学文 | 登山 |
| 田坂泰啓 | 釣り（世界記録） |
| 中島健 | ロードバイク |
| 吉武聡 | ゴルフ、パチスロ、競艇 |
| 伊与木仁 | 犬との会話 |

Y.Kato



Y.Kato



加藤氏制作のプラモデル。塗装も完璧。作業台の年季の入り具合で、本気度が分かる。「1/72の飛行機（戦闘機）、1/24レーシングカー、1/72または1/48戦車。とくにハセガワが好き」とのこと。クルマのスケッチも得意。



## エンジニアの最終目的は
## ドライバーがタイヤのグリップを
## 引き出しやすくしてあげること

SUPER FORMULA
SUPER GT
# 俺流セットアップ

S.Tamura

## まだまだある〝俺流〟

### 大立健太・GT

空力と車高はこだわっています。SF19はダウンフォースに左右されるクルマなので、レーキやエアロバランスがどのくらいで走っているかは、すごくデータを見ながら丁寧にやっていますね。

大学４年時、CFDを学んでいまして、風の流れを可視化するなど、簡単ではあったけどそこで少しは知識を得ました。あとは海外の文献を読みあさったり、トムスに入社してからセットアップをはじめ、タイヤの使い方、データの読み方、戦略面などいろいろなことを教えていただいています。

### 岡田淳・SF

バンプラバーは、自分のなかで最近ブームです。硬さや特性などいろいろな種類があり、かなり奥が深いです。パッカーもセッション中はよく触ります。あと、車高も重視していて、走行データで一番最初にチェックしています。空力に密接な関係がありますので、狙った車高にするためにバネやバンプラバー等を調整しています。ジオメトリーは、SF19に関してはあまり動かせないですね。ダンパーも大体決まってしまっています。

この世界に入ったのは筑波のオートルックが最初（96年）で、そのときに「オレ、いける」と勘違いしたのがきっかけです（笑）。08年までメカニックをやりながら、そのときのエンジニアから見て学びました。

### 柏木良仁・SF

空力、車高、アンチロールバーがこだわりポイントです。メカニック、ドライバー経験はなく、セッティングのノウハウはこの業界に入った最初のノバ・エンジニアリングで学びました。いつも自分より経験豊富なエンジニアの方と仕事することが多く、そのたびにいろいろなことを学ばせていただいています。一緒に仕事した方すべてが師匠ですね。

### 小枝正樹・SF／GT

セッティングはトータルだと思うので、とくにこだわっている所はありません。もちろん、変更に時間がかかるなどの理由で、触る頻度に差は出てきます。

メカニック、ドライバー経験は共になく、セッティングの知識も入社後に学び、それ以前はグランツーリスモ程度でした。

### 吉武聡・GT

GTで一番重要なのはタイヤなので、レースウイークはタイヤ選択（ロング）を重視します。タイヤに優しいセットアップがレースで速いと考えているので。そのため、セットアップに費やす時間は、他のエンジニアより少ないと思います。また、エンジニア歴も少ないので、こだわりを持ちすぎないことがこだわりでしょうか。良さそうなものはすぐ取り入れ、柔軟に対応する。セッティングはバランスを重視しています。

タイヤ選択以外では、ダンパーは最後の微調整、バンプラバーはリニアでしっかり系が好きです。空力面では、フロントスプリッターの傷などを注視して、常にきれいなものを使います。車高はできるだけ低くしたいですが、ドライバーの好みもあるのでできないこともあります。ジオメトリーは、ブレーキでしっかり止まれるジオを目指しています。アンチロールバーは、コンディションに合わせてバランスを取ります。ギヤ比はTRDの推奨値です。それ以外では、重量を軽くし、車両重心におもりを近づけて、モーメントを減らすことを心がけていますね。

こだわっているのだろうか？

「僕がアンケートに記入するとしたら『こだわりはない』と書きます（笑）。たとえば、ダンパーが好き過ぎると、何でもダンパーで解決しようとしてしまう。ジオメトリーも同様です。でも、ほかにもやり方はいっぱいあるし、どれが一番ゴールに近いのかを広く見る必要がある。最終的にはタイヤのグリップをどう引き出すかだけで、それを変えられるのは、ドライバーが操作するハンドル、ブレーキ、アクセルの3つだけ。それを、いかに扱いやすくしてあげるか、お手伝いをするのがセッティングなのだと僕は思います」

トラックエンジニアという仕事は、幅広い知識と対応力が求められる。最近は大学で機械工学など専門知識を学んだエンジニアも少なくないが、ただ単に知識があるだけでは務まらないと東條氏は言う。

「僕はメカニック出身で、独学でエンジニアリングを勉強しました。たしかに物理を知っていたほうがいいとは思いますが、ドライバーが感じていることを自分のなかでかみ砕いて理解したり、何が起きているのかを理解できるかが重要だし、コミュニケーション能力も必要です。数年でエンジニアになったとしても、周りのメカニックは超ベテランで、彼らのほうが良く知っていたりもするので。彼らに、いかに自分がやりたいことを上手く伝えられるか、可愛がられるかも必要な能力です。勉強はもちろん大事ですが、社会的に適合できないと、この仕事はやりにくくて仕方ないと思いますよ（笑）」




## SUPER GT カレンダー 2021-2022

**¥2800**(税込)

毎年好評をいただいているSUPER GTオフィシャルカレンダーです。カレンダーとしては少し大きめのA2変形サイズです。大好きなあのマシンを迫力いっぱいに体感できます。

※15枚綴り／壁掛けタイプ

今度のカレンダーは4月始まり！

# 2021-2022 CALENDAR




## SUPER GT DESKTOP カレンダー 2021-2022

**¥1500**(税込)

13枚綴りの両面にGT500マシンをふんだんに掲載。さらに写真部分とカレンダー部分が分かれているので、気分で写真を変えるもよし、お気に入りのマシンを一年中使用する事も可能です。



※13枚綴り(両面)／卓上タイプ

## 2021-2022 GP Retro Archives Calendar GOLDEN ERA“1991”

**¥2200**(税込)

2021年からちょうど30年前、F1全盛期の1991年をフィーチャーしたアーカイブカレンダーが再登場。F1カメラマンの金子博氏が撮りためたセナ・マンセル・シューマッハーなど懐かしい写真が満載です。※13枚綴り／壁掛けタイプ




**auto sport Web shop**

オートスポーツwebのオンラインショップ http://as-web-shop.jp/

購入方法 Webへ！



［解説］

# グランプリ開催契約プロセス〝バーニー時代〟とは異なるリバティメディアの考え方

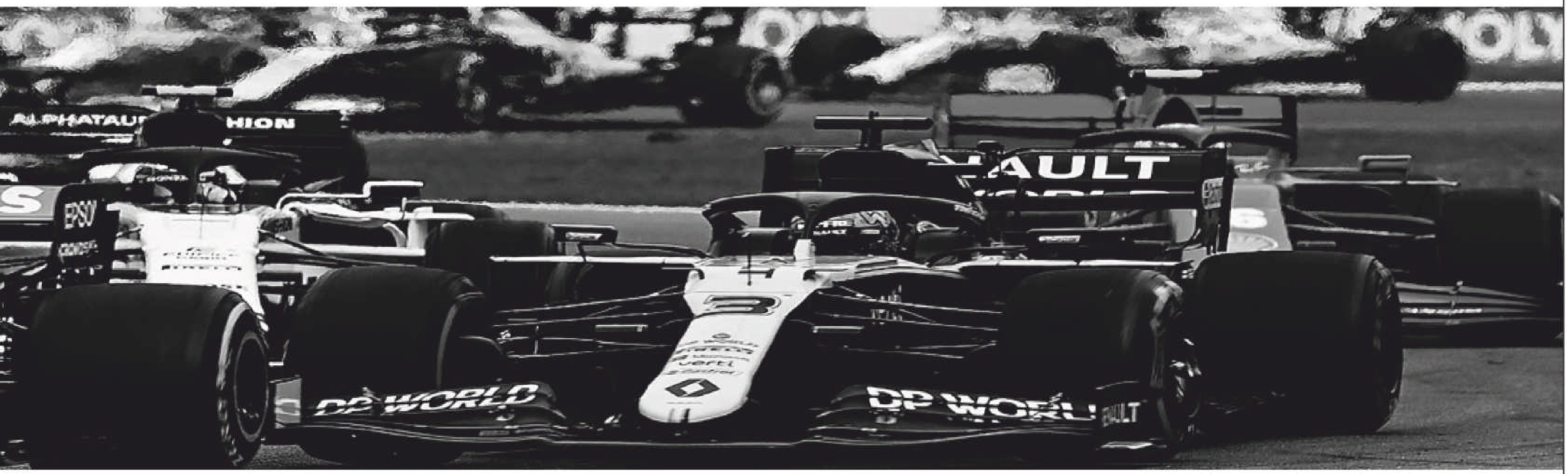
# より合理的に、より科学的に。

Make F1 Sustainable

２０１７年、リバティメディアがＦ１の買収を完了しバーニー・エクレストンに代わってＦ１のボスとなったグランプリの開催権料が非常に高額なのは変わらないが現在の商業的手法はバーニー時代とはたしかに違うようだ

Text：ジュリアーノ・セラゾリ（Julianne Cerasoli）
Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：ヴラッドミール・リス（Vladimir Rys）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／Sutton
XPB／Pirelli & C. S.p.A

V.Rys



Make F1 Sustainable

自分たちの国や地域で開催することで多くのセレブリティや億万長者を惹きつけることができる、世界でもっとも権威のあるスポーツのひとつ……言わずと知れたF1がそれだ。何年にもわたり多くの国々がF1のホストカントリーとなるべく申請を繰り返し（そして何度も失敗し）てきたことに何ら不思議はない。しかしながら、バーニー・エクレストンの時代には、なぜある国が他の国と比較してF1開催にあたり優位に立っているのか、はっきりしないことが多かった。

かつてのF1のボスは常に顔を突き合わせた契約を重視し、プロモーターと個人的な信頼を醸成させ、長期間にわたる関係を築いてきた。これはこれでフェアなやり方ではあった。しかし、新たなボスとなったリバティメディアはまったく異なるアプローチを採っている。握手をして信頼関係を築く人間的なつながりこそ減っているものの、より科学的な手法を用いるやり方を試みているのだ。

2020年までにリバティメディアがレースカレンダーに追加したグランプリは新開催のベトナムGPと復活するオランダGPのわずかふたつのみ（どちらもコロナ禍で開催は叶わなかったが）で、アメリカでもうひとつのグランプリを行なうことはできず、批判を受けてきた。その一方で彼らは、プロモーターがお金を失うことなく、より魅力的な開催契約にするためのまったく新しいプロセスを作りつつ、難しい契約延長交渉に対処すると同時に、将来に向けては彼らが望むより環境にやさしいF1にするべく仕事を進めようとしていた。興味深いことに、既存の契約と新しい可能性のある契約の両方を扱う弁護士は、どちらも09年にバーニーによって選定されたクロエ・ターゲット・アダムスその人なのだ。彼女は大手法律ファームのSJバーウィンで弁護士として訓練を受けたあと、ハーボトル＆ルイス法律事務所で働き、おもにロンドンのメディアやエンターテイメント業界のクライアントをカバーしてきた。この10年以上にわたり、彼女はかつてない成長を見せてきたプロモーターの手数料収入を担当してきた。そしてこの収入は現在、このスポーツにとってもっとも大きな収入源となっている。そのため、チャンピオンシップを拡大させるべくチームを説得しようと試みていることに何ら不思議はない。その一方で、ほんの数戦しか開催しないままカレンダーから消えた韓国やインドのような失敗を繰り返さないよう見極めていくのも重要だが、その仕事もターゲット・アダムスが担当している。

## “有益な契約”が変化

しかし、同じ担当弁護士がプロモーターを相手にしているのであれば、リバティメディアのアプローチ方法で実際に何が変わったのだろうか？

バーニーの時代には、新しいサーキットは多くの開催料を支払う必要があり、F1側はパドッククラブやサーキットのマーケティング看板など非常にお金になる有益な商業エリアを開拓することができた。加えて、指数関数的に毎年より高額になっていくレース開催料を支払わされる契約をプロモーター側が飲んでいたのだが、このビジネスモデルが長期にわたり持続可能とならないことは明らかだった。

しかし、リバティメディアの新しい戦略においては、カレンダーに参入するための支払額が安くなったわけではないが、バーニー時代よりも多くのトレードオフ（取引）を提示しており、さらにコースのデザインと環境責任についての懸念（とコントロール）にもしっかりと対応している。

「我々は商業的に合理的でなければならない」とターゲット・アダムスは語る。

「我々は良い取引だけではなく、良いレースを提供でき、かつテレビでも良く見えるトラックを探しています。この組み合わせにより、たとえ開催国の政権が交代したとしても、お金をその地域にもたらし続けることができるため、政府がレース開催をサポートし続けてくれる機会がよりいっそう増えていく。これは我々の経験に基づくものです」

そして、こういったことによりファンもレースに関心を持ち続けてくれることにもつながっていくのだ。

リバティメディアはどのようにしてこれを実現するのだろうか。F1のカレンダーに参入するには、新しいレースを開催するにあたり、数千万ドルを支払わなければならないことは現在も変わらない。変わったことは、どんな契約が有益なのかという、そもそもの考え方である。

サーキットはレースがエキサイティングになるよう、ロス・ブラウンのチームが開発したソフトウェアを利用してテストをしなければならなくなった。さらに、立地条件は非常に重要で、サーキットそのもの以上の魅力を提供しなければなら

Pirelli & C. S.p.A




## サーキット外の活動で新規層の取り込みを図る

ない。しかしこれらに〝パス〟することは、チャンピオンシップのカレンダーに参入するための第一歩に過ぎない。リバティメディアとの契約が完了したあとは、FIAがサーキットの認証を行なう必要があり、マシンがようやくレースをできる段階になるまでには安全性がもっとも重要な要素となってくる。こういったプロセスには何年もの時間が掛かるのだ。

イギリスGPのプロモーターが条件を見直すために契約解除を申し出たとき、リバティメディアにとっては他のプロモーターがその後に続くことは明らかであり、契約の考え方を変えなければならないと承知していた。

これまでのところ、ターゲット・アダムスはリバティメディアとF1双方に利益をもたらすかたちで既存の契約を更新することに成功しているが、同時に旧契約の問題点をも解決している。具体的には、パドッククラブのチケットの利益をシェアすること（リバティメディアは50%をプロモーターに提供している）、プロモーターが商業化するためにサーキット周辺の看板の一部を提供すること、さらには公式ライセンスグッズから得られる利益を共有すること、である。つまり、プロモーターがより利益を上げるための手段を提供していることになるが、これらはもちろん無料のサービスというわけではく、ちゃんとお金が付随してくる。すなわち、レース開催料が高くなる、というわけだ。

リバティメディアは、ヨーロッパ以外のレースで年間3000万ドル以下の開催料でF1誘致を望んでいる者たちとは誰とも話をしていない。ベトナムGPの開催料は、総額6000万ドルを超えるとも言われている。さらにもうひとつ重要な変化としては、レース開催前にプロモーターから開催料を請求したことだ（COVID-19パンデミックによる財政破綻からF1を守るためという可能性もあるが……）。それゆえ、COVID-19の影響が多く及ぼされるのは今年以降になるかもしれない。昨年に延期された多くのレースが今年も開催されなくなると、そのぶん料金が支払われなくなるかもしれないからだ。

リバティメディアにとってもうひとつカギとなるポイントは、新しいレースがサーキット外でのマーケティング活動を活性化させ、既存のファンではない観客層を取り込む機会を提供していることだ。これは、人気の観光地やテレビに映える場所を選ぶという戦略と組み合わされている。アメリカ人の得意分野である。

Sutton



この写真は2015年の第7戦カナダGPで撮られたもの。当時F1のボスであったバーニー・エクレストンの隣にいる女性が、現在シリーズのレースプロモーションのグローバルディレクターを務めているクロエ・ターゲット・アダムス。この10年以上のF1における最重要人物のひとりだ。

### 技術要件も進化

しかし、新しいサーキットをカレンダーに載せるだけで良いビジネスが産まれるわけではないとターゲット・アダムスは言う。

「我々はコースレイアウトをちゃんと見ています。レースそのものが良くなければ意味がないのです」

そして、昨今ではそれを応用した科学的アプローチが出てきた。10年以上にわたり、ヘルマン・ティルケがデザインしたコースレイアウトはさまざまなポジティブな結果を生み出してきた。アブダビやオースティンを見ればそれは明らかだ。しかし、近年ではCADを使用した独自のシミュレータがF1界にも登場してきた。ティルケは今日の仕事について次のように説明する。

「我々はデザインを作成し、それをF1に送る。そして、彼らは自分たちのシステム（シミュレータ）を使用して、そこにいくつかの変更を提案してくる。このプロセスを何度も何度も繰り返していく。つまり、コースレイアウトはソフトウェアによってデザインされているわけではないんだ。人によるデザインが完了したあとに、シミュレータが初めて機能していく。シミュレータによる変更点の例を挙げるなら、ザントフールトのアーリー・ルイエンダイク・コーナー。32%、つまり18度相当のバンク角を設定したのは、DRS全開でコーナーを駆け抜けることができれば1コーナーでのオーバーテイクが増える可能性が高くなるとソフトウェアで示されたからだ」

だが、新しい要件はコースデザインだけではない。30年までに100%カーボンニュートラルにする目標を達成するため、F1はサーキットに持続可能になるように求め、新しいサーキットには環境マネジメントシステムを最大限活用するためにISO14000規格を準拠するよう求めている。F1のサーキットにおいては、ソーラーパネルを使ってエネルギーを自家発電し、プラスチックの使用を止め、その残留物をすべてリサイクルすることなどを意味する。また、「我々は輸送に関するあらゆる代替の形態を探っており、鉄道は実際には非常に効率的な移動手段になる」とブラウンが述べているように、グランプリ間の物流についてもよりクリーンな手段を提供することはよりメリットをもたらすだろう。

### 最後はFIAに委ねられる

これらはすべて、新しいプロモーターにとってのスタートに過ぎない。良い取引、エキサイティングなサーキット、環境との統合などはリバティメディアを納得させるに充分な要素となる。もしこれ

T.Ogasawara




スーパーGTのシリーズ戦が行なわれるなど、日本のファンにも馴染みのあるチャン・インターナショナル・サーキット。2020年9月28日に失効しているが、このコースもグレード１の認証を得ていた。

## コースレイアウトの設計にも科学的手法を採用




XPB

らの目標のいずれかを達成できなければ、もっとも損失を被るのはプロモーターであり、それまでに開催料の一部を受け取ることになるF1側ではない。その後のステップはFIAが調整するもので、新しい候補者を検査するために常に世界中を飛び回っていたチャーリー・ホワイティングがいなくなったことを除けば、ここ数年はほとんど変化は見られない。検査では安全性が最重要視されている。その目的はグレード1の認証を取得することにあり、それはすなわちF1開催の承認を得たことを意味する。FIAには6段階の評価基準があり、グレード1のサーキットは現在44。そのうちふたつは鈴鹿と富士となっている。コースレイアウト、距離、セーフティバリアの設置場所や使用している素材、コースサイドの構造、メンテナンス状況、そしてスタート・フィニッシュラインから1コーナーまでの距離が100m以上あること、ピットレーンの幅が12m以上あることなど、詳細なルールに基づいて評価される。この作業と並行して、サーキット内のメディカルセンターでは対処できない怪我の治療のために、近くに設備の整った医療施設があることを保証するためのアセスメントも開始する。後日、ジェラール・セイラント教授がコーディネーターを務めるメディカルコミッションが、地元の医療従事者がモータースポーツでの怪我に特化した訓練を受けていることを確認する作業もしていく。

こういった仕事は多岐にわたる分野で多くの作業が必要となることから、リバティメディアが新しいサーキットをカレンダーに参入させることがいかに大変なことか分かろうというものだ。しかしながら、このプロセスには非常に多くの基準があるので、リバティメディアに限らず誰が担当しようとこの作業はF1に残り続けるだろう。

Make F1 Sustainable

## FIA グレード1サーキット一覧 (2020年12月15日時点)

| サーキット名 | 国 | ライセンス有効期限 |
|---|---|---|
| アブダビ-ヤス・マリーナ | アラブ首長国連邦 | 2022年10月31日 |
| アルバート・パーク | オーストラリア | 2022年3月24日 |
| アルガルベ | ポルトガル | 2022年10月20日 |
| オースティン | アメリカ | 2021年11月15日 |
| アウトドローモ・エルマノス・ロドリゲス | メキシコ | 2022年12月15日 |
| バーレーン | バーレーン | 2022年4月18日 |
| バーレーン-オアシス・サーキット | バーレーン | 2022年4月18日 |
| バーレーン-アウター・サーキット | バーレーン | 2022年4月18日 |
| バーレーン-パドック・サーキット | バーレーン | 2022年4月18日 |
| バーレーン"エンデュランス" | バーレーン | 2022年4月18日 |
| バクー | アゼルバイジャン | 2022年6月16日 |
| カタロニア | スペイン | 2022年2月18日 |
| ドバイ・グランプリ・サーキット | アラブ首長国連邦 | 2022年11月9日 |
| ドバイ・インターナショナル・サーキット | アラブ首長国連邦 | 2022年11月9日 |
| エストリル | ポルトガル | 2022年8月22日 |
| フィオラノ | イタリア | 2021年4月13日 |
| 富士スピードウェイ | 日本 | 2023年1月12日 |
| ホッケンハイム・グランプリ | ドイツ | 2020年12月21日 |
| ハンガロリンク | ハンガリー | 2021年5月22日 |
| イゴラ・ドライブ | ロシア | 2021年10月5日 |
| イモラ | イタリア | 2021年6月17日 |
| インディアナポリス・グランプリ | アメリカ | 2022年5月10日 |
| インテルラゴス | ブラジル | 2021年11月12日 |
| イスタンブール・パーク | トルコ | 2023年11月12日 |
| ヘレス | スペイン | 2021年5月1日 |
| コリア | 韓国 | 2023年1月1日 |
| クウェート・モータータウン | クウェート | 2022年2月19日 |
| マニクール | フランス | 2021年5月15日 |
| モンツァ | イタリア | 2022年1月31日 |
| モスクワ・レースウェイ | ロシア | 2021年7月3日 |
| モーターランド・アルカニス | スペイン | 2021年9月3日 |
| モーターランド・アルカニス-エアロテスト | スペイン | 2021年9月3日 |
| モーターランド・アルカニス-FIM | スペイン | 2021年9月3日 |
| モーターランド・アルカニス-ロング | スペイン | 2021年9月3日 |
| ムジェロ | イタリア | 2022年5月8日 |
| ニューデリー | インド | 2022年11月18日 |
| ニュルブルクリンク・グランプリ | ドイツ | 2022年7月4日 |
| ポールリカール | フランス | 2021年7月26日 |
| レッドブルリンク-シュピールベルク | オーストリア | 2023年7月2日 |
| シルバーストン・グランプリ | イギリス | 2021年7月5日 |
| ソチ | ロシア | 2021年8月31日 |
| スパ・フランコルシャン | ベルギー | 2023年7月15日 |
| 鈴鹿 | 日本 | 2022年1月31日 |
| ザントフールト | オランダ | 2023年5月30日 |




上の表はFIA グレード1ライセンスを得ているサーキットの一覧。複数のレイアウトで認証を獲得しているサーキットもあるが、2020年12月15日時点で44のコースがF1のレースを開催する資格を保有している。

新シーズンへ

## オフの走り込みが"糧"となる

# 富士500km×2レースぶんのディスタンス

1月19・20日、2021年のスーパーGTが富士で始動した
合同テストに集まったのはGT500の11台
真冬の富士を走り込み、貴重なデータを収集
その糧が、新シーズンへの伸びしろとなる

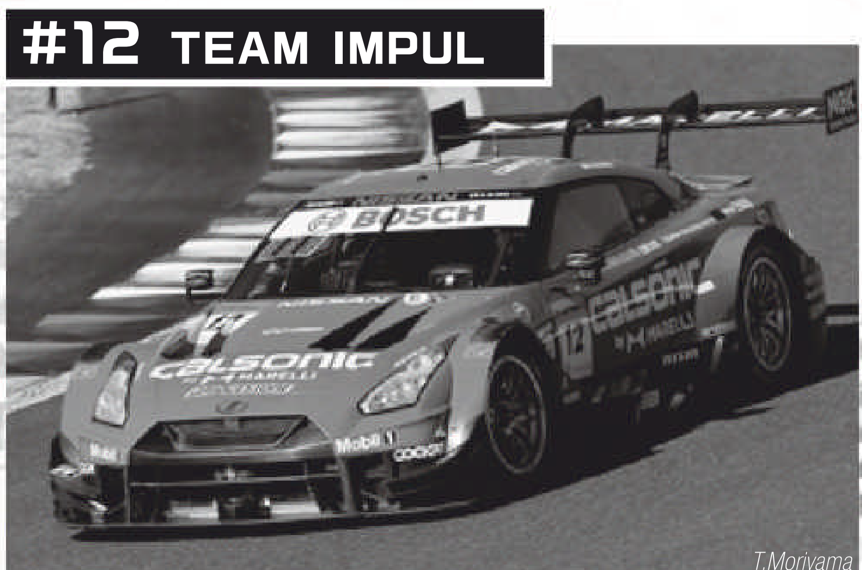
Text：auto sport
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／平野隆治（Ryuji Hirano）

例年なら、1月初旬開催の東京オートサロン（TAS）で体制を発表するメーカー、チームも多く、2月初旬のセパンテストという流れがスーパーGTの"新シーズン幕開け"だった。しかし、コロナ禍にある今年、TASは中止となり、海外渡航には厳しい規制が敷かれている。灼熱のマレーシアに代わり、真冬の富士が1回目の合同テストの地となった。

2020年はカレンダーが大幅に見直され、7月に開幕、そこからおよそ4カ月で8戦が組み込まれた。開催サーキットも富士、鈴鹿、もてぎに限定。21年シーズンについては、4月11日に岡山で開幕し、11月7日の最終戦もてぎまで、例年同様のスケジュールを予定しているが、現時点では第4戦と第5戦の海外戦（セパンとタイ）については調整中。東京オリンピックの開催、コロナウイルスの収束なども入り交じり、カレンダーが変更になる可能性も大いに残されているのだ。状況によっては、昨年のように「富士で4戦」となることがあるかもしれない。それゆえに、今回の富士合同テストは大きな意味を秘めている。

とはいえ、昨年の最終戦からは一月半しか経っておらず、車両は昨年仕様のままであると予想される。そもそも、今年は空力の開発が許されていないため、見た目に違うのはカラーリングだけだ。今回のテストには11台が参加したが、新たなカラーリングをまとっていたのは昨年王者、チームクニミツのみ。今年はTASの中止もあり、この合同テストを前後して3メーカーが体制を発表している（16～23ページ）。そのなかで、14号車のルーキーレーシングはエネオス、17号車のリアルレーシングはアステモへとメインスポンサーが変更になることを発表しているが、14号車はカーボン地のボディにゼッケンとブリヂストンのステッカーを貼っただけ、17号車は昨年のままのカラーリングだった。エンジンについては開発が認められており、今季に向けた数少ない伸びしろとなるが、新エンジン

#12 TEAM IMPUL



T.Moriyama

#1 Team Kunimitsu



T.Moriyama

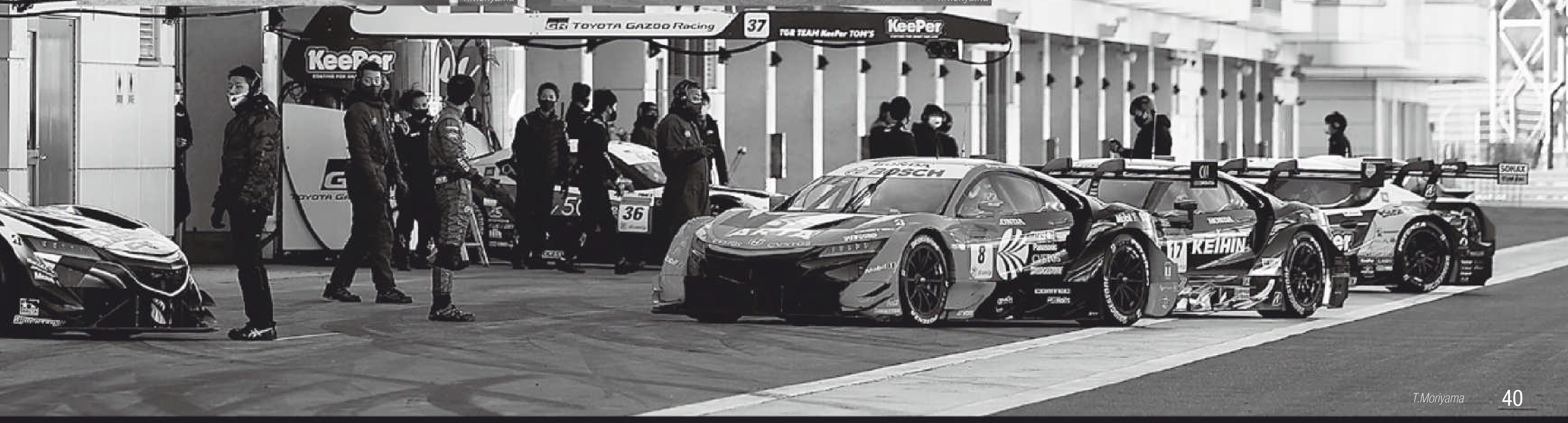
#14 ROOKIE


T.Moriyama

#8 ARTA



T.Moriyama



T.Moriyama

**GT500 合同テスト リザルト**

※編集部調べ

| Pos. | No. | Name | Car | TIRE | 1月19日 Best Time | 1月19日 Lap | 1月20日 Best Time | 1月20日 Lap | TOTAL Distance |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 36 | TOM'S | GR Supra | BS | 1'26"917 | 123 | 1'26"246 | 131 | 1159.002km |
| 2 | 8 | ARTA | NSX-GT | BS | 1'27"055 | 106 | 1'26"404 | 119 | 1026.675km |
| 3 | 1 | Team Kunimitsu | NSX-GT | BS | 1'27"480 | 95 | 1'26"502 | 114 | 953.667km |
| 4 | 14 | ROOKIE | GR Supra | BS | 1'27"315 | 113 | 1'26"758 | 131 | 1113.372km |
| 5 | 37 | TOM'S | GR Supra | BS | 1'27"390 | 112 | 1'26"833 | 80 | 876.096km |
| 6 | 17 | REAL | NSX-GT | BS | 1'26"863 | 95 | 1'26"863 | 119 | 976.482km |
| 7 | 12 | TEAM IMPUL | GT-R | BS | 1'27"691 | 106 | 1'27"021 | 121 | 1035.801km |
| 8 | 39 | SARD | GR Supra | BS | 1'27"795 | 119 | 1'27"048 | 128 | 1127.061km |
| 9 | 38 | CERUMO | GR Supra | BS | 1'28"177 | 77 | 1'27"141 | 96 | 789.399km |
| 10 | 99 | HRD | NSX-GT | BS | 1'28"314 | 41 | 1'27"342 | 41 | 374.166km |
| 11 | 230 | NISMO | GT-R | MI | 1'28"934 | 83 | 1'28"069 | 109 | 876.096km |

初日トップは17号車。2日間総合では36号車がトップタイムをマーク。タイム的には昨年好調だったチームが上位に並んだ。ドラッキーなGT-Rは富士で劣勢に立たされていたが、230号車のタイムはタイヤの影響も大きいと考えられる。松下が新加入した12号車は、きっちり1000kmを走破。充分な「慣らし」ができたようだ。

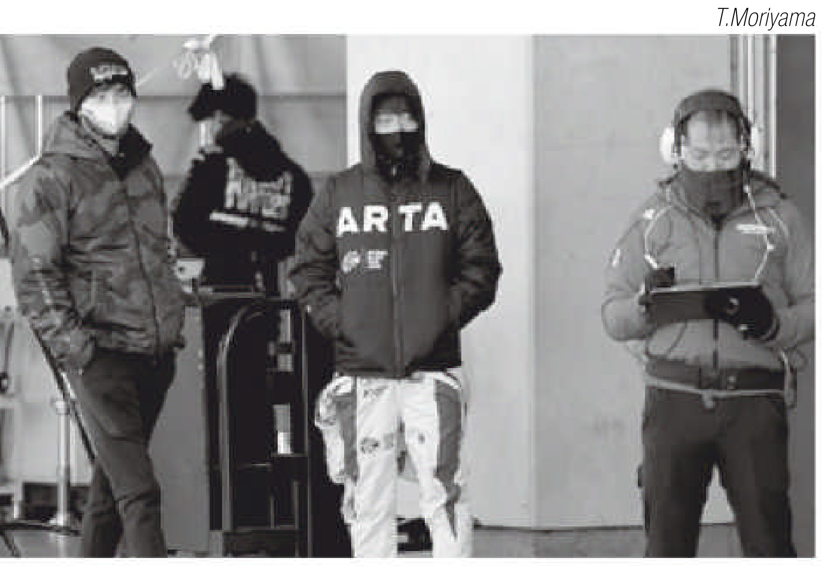
を搭載しているのは開発車両プラス数台程度と思われる。

しかし、走行時間に制約があるスーパーGTにとって、2日間のテストが貴重な時間であることに変わりはない。昨年は車両規定が改められたシーズンであり、そこで得たデータから「試してみたい。でも、試す時間がない」メニューをこなすことができる。昨年は全戦300kmのレースとなったが、今年は長距離レースが復活するかもしれない。長丁場となれば、車両やタイヤへの負担も大きくなり、昨年の本戦では見えなかったことも見えてくる。

公式テストとは違い、合同テストは基本的に非公開だ。そのため、各車のメニューを知ることはできず、誰がどの車両のステアリングを握ったのかも明かされていない（体制発表により、大方の見当はつくが）。今回のテストのタイムは、あくまで参考値と捉えたほうがいいだろう。タイムよりも注目したいのは、総走行距離にある。

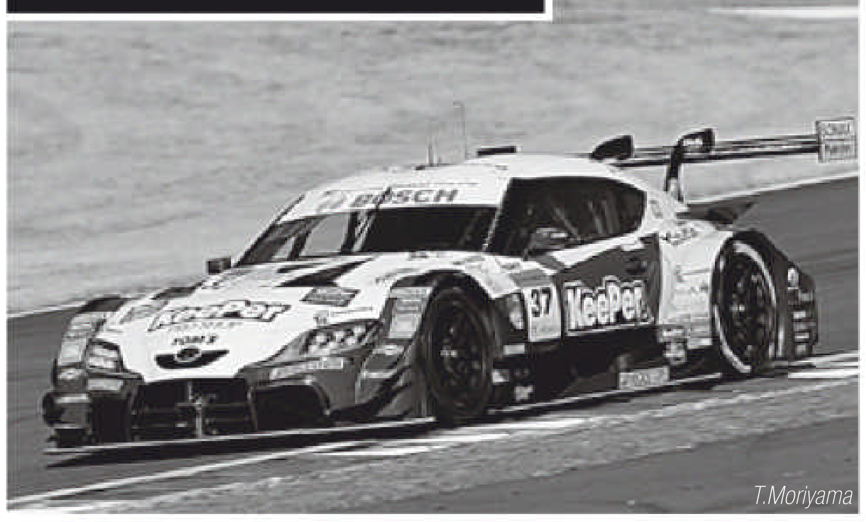
ホンダの開発車両である99号車を除き、各車の総走行距離は1000km前後に集約。富士では2017年まで、5月のラウンドは500kmレースが開催されていた（18～19年は500マイルレース）。2日間のテストで500km×2レースぶんを走り込めたわけだ。今回のテストには、ブリヂストンユーザーの全車とミシュランを履くニスモの開発車両230号車が参加。当然、参加しなかったヨコハマとダンロップユーザーも今後のテストで走るはずだが、やはりこの地で、この気候でしか得られない情報もあるだろう。ドライバーの変更があったチームには「慣らし」のいい機会でもあった。今回得られた〝糧〟がシーズンにどう影響するか、開幕を待ちたい。

T.Moriyama



髄膜炎で1カ月ほど入院していた牧野。サーキット入りはしたが、まだ療養中のためドライブすることはなかった。そして隣にいる福住とは今季、SFでチームメイトになる。

**#37 TOM'S**



T.Moriyama

**#17 REAL**



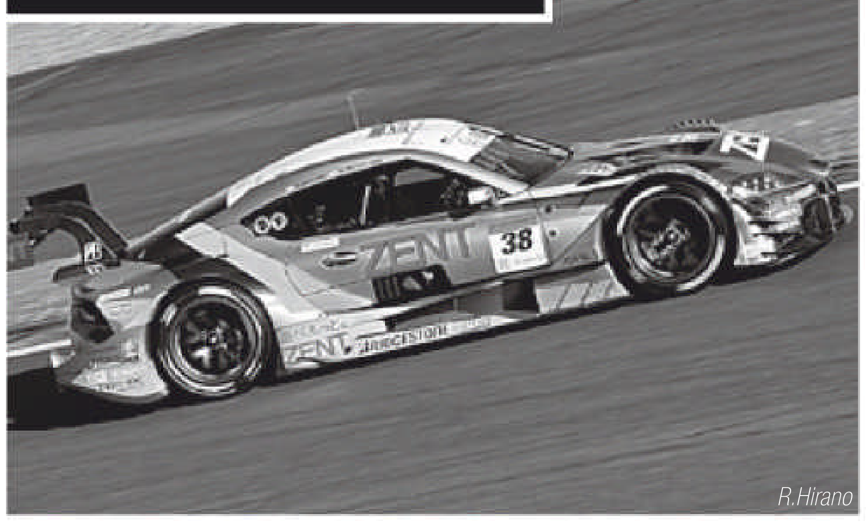
R.Hirano

**#99 HRD**



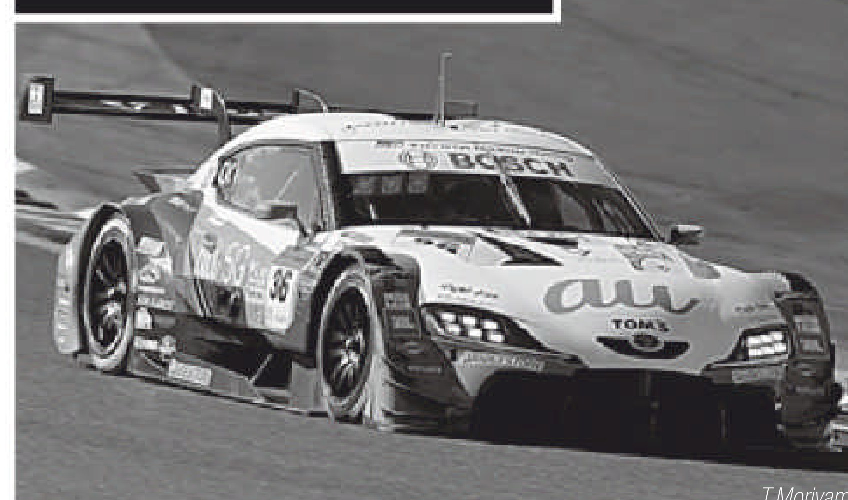
R.Hirano

**#38 CERUMO**



R.Hirano

**#36 TOM'S**



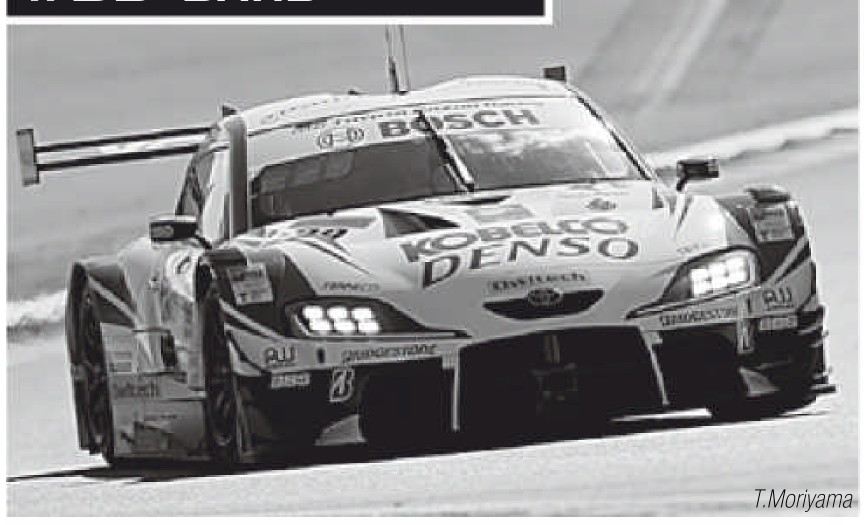
T.Moriyama

**#230 NISMO**

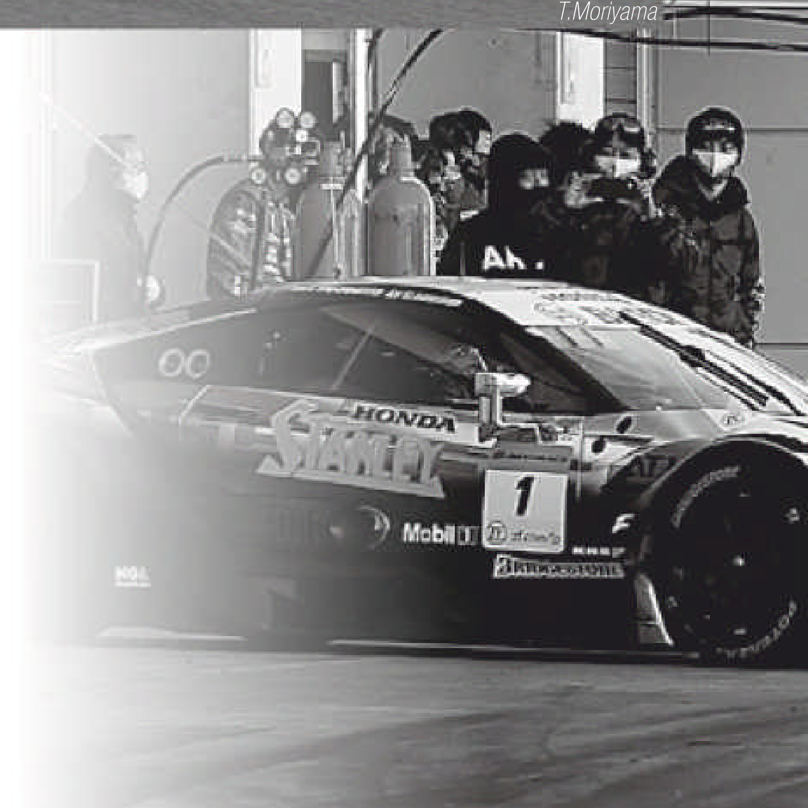


T.Moriyama

**#39 SARD**



T.Moriyama



### 北米リージョナル王者に60万ドルを支援

# SFに北米から若手流入へ HPDが新プログラムを発表

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）

北米でホンダのモータースポーツ活動を展開するホンダ・パフォーマンス・デベロップメント（HPD）は1月18日、ホンダと提携し、2021年のフォーミュラ・リージョナル・アメリカズのチャンピオンに、22年のスーパーフォーミュラ（SF）へ参戦するためのスカラシッププログラムを提供すると発表した。

フォーミュラ・リージョナル・アメリカズは、世界各地で開催されているフォーミュラ・リージョナル選手権のひとつで、18年にスタート。シャシー、エンジンともにワンメイクとなっており、リジェJS F3シャシーとホンダK20Cエンジンが採用されている。

HPDはこのスカラシッププログラムの発表に際し、近年におけるSFの卒業生として、21年シーズンもアルファタウリのレギュラードライバーとして起用されているピエール・ガスリーのほか、昨年のインディカーでルーキーらしからぬ活躍を見せ、シリーズのトップチームであるチップ・ガナッシのシートをつかんだアレックス・パロウなどの名前を列挙。さらにSFについては"インディカーで活躍するためのスキルを磨ける場所である"と位置づけた。

フォーミュラ・リージョナル・アメリカズで21年にチャンピオンを獲得したドライバーは、このスカラシップを得ることによって、22年のSF参戦するために最大で60万ドル（約6200万円）の支援を受けられる。

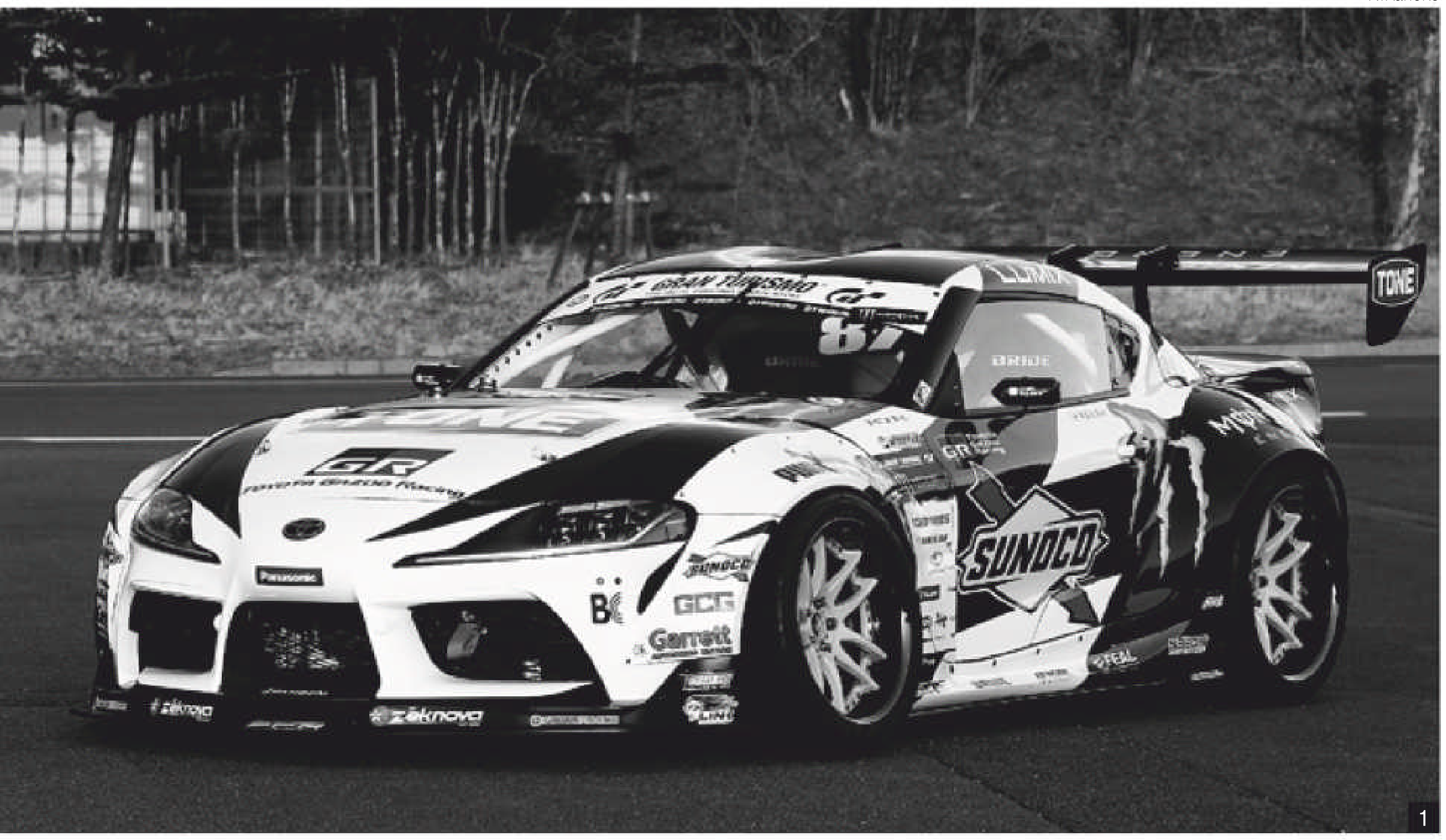
HPDのコマーシャル・モータースポーツマネージャーを務めるジョン・ホワイトマンは「この新プログラムは、真のグローバルドライバーを育てるためのHPDとホンダの新しいコラボレーションだ」とコメントした。

「20年にアレックス・パロウはSFがインディカーでの成功のためにパーフェクトなものだと証明した。このスカラシップで、フォーミュラリージョナル・アメリカズからSF、インディカーへとすべてホンダエンジンで続けることができる。また、フォーミュラ・リージョナル・アメリカズでタイトルを獲ればスーパーライセンスポイントを18点得られる。スーパーフォーミュラの王者は25ポイント獲得でき、インディカーはもちろん、F1に出場することも可能になる」




HPDはウェブサイト上でFAQを掲載。そのなかで60万ドルという金額について「SFに1年参戦する大部分をカバーする。予算はチームによって異なり、その場合受賞者はスカラシップと総費用のギャップを埋める必要はある」と説明している。

Honda

N.Kaneko


1

N.Kaneko


2

N.Kaneko


3

### GRヤリスなど最新モデルなどが集結

# 現実世界では中止の東京オートサロンがネットを通じて開催

Text：autosport web

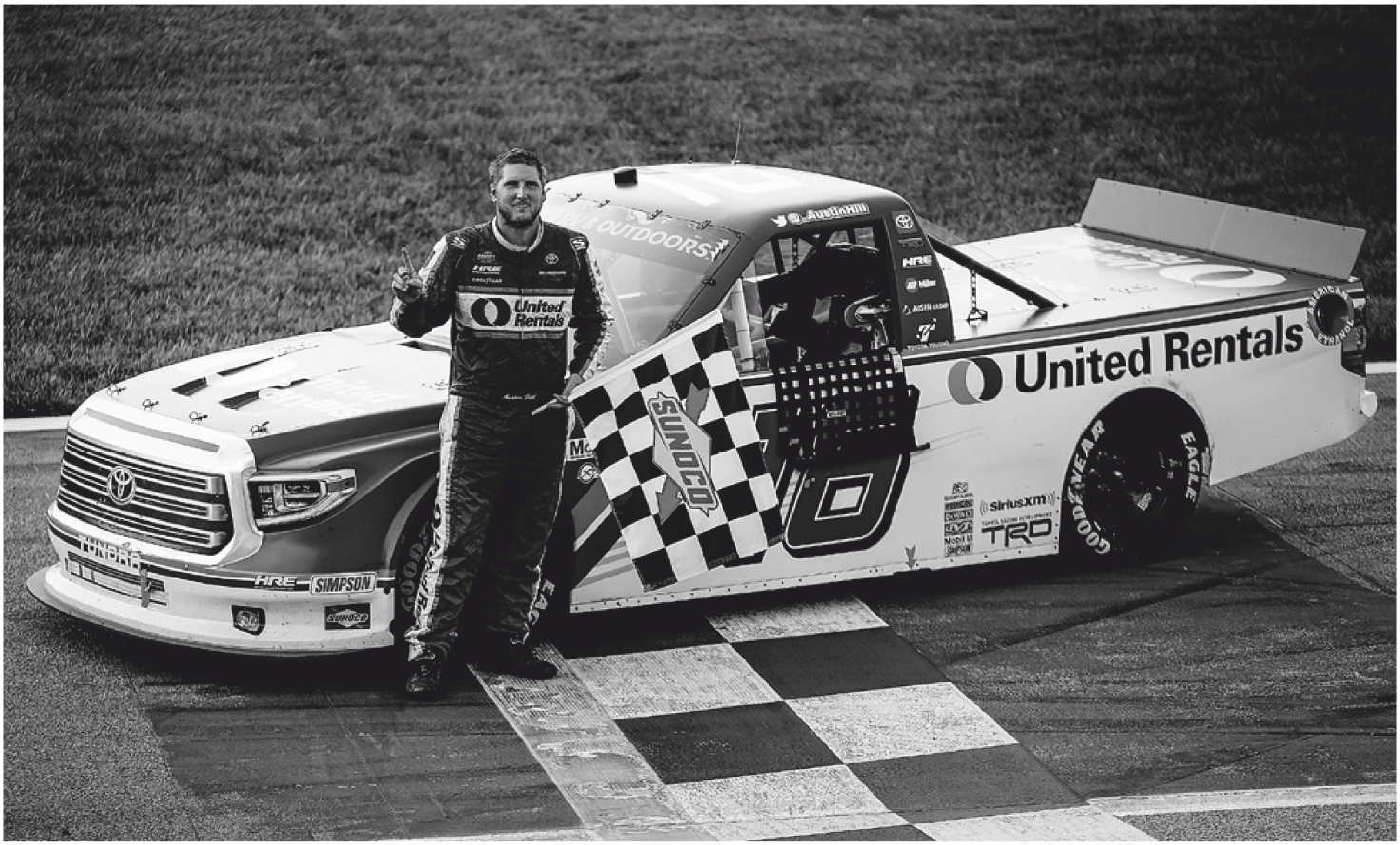
『東京オートサロン2021』は新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて中止になってしまったが、1月16日と17日の2日間、展示予定だった車両を富士スピードウェイに集め、ネットライブ配信で紹介する『オートサロンTV』が実施された。

新型車からお馴染みの定番モデルまで、メーカー&ショップの想いがこめられた自信の1台が集った。今回は"一堂に会して、ファンの前で競い合う!"という願いはかなわなかったが、富士に魅力的な車両が集結した。

チューニングから都会派ドレスアップ、オフロード&アウトドアメイク系まで、見どころ満載のカスタムモデルがそろうなか、ひと際目を引いたのが20年にデビューしたトヨタGRヤリスだ。会場に集まったGRヤリスのデモカーを見る限り、今年は空力パーツと吸排気系を中心に組んだ車両が主流。1280kgの軽い車重に対してパワースペックは272ps／37・7kg・mとノーマルでも充分遊べるモデルだけに、開発に時間がかかるエンジンチューンよりも、費用対効果に優れるエアロパーツやブレーキ、排気系を優先したもよう。しかし、高性能ターボとはいえ素のままの動力性能では満足できないという声も多く、何社かはGRヤリスの潜在力を引き出すレシピを開発しているとコメントしていた。

なお、今年初めての試みとなる『バーチャルオートサロン2021』は継続して開催中。これは未来の展示会を意識した意欲的な取り組みで、ウェブ上の3D空間において幕張メッセの再現を目指した世界最大級のバーチャルイベントだ。インターネット環境があればアクセス可能であり、特別なアプリやソフトは不要。クローズ予定は今年11月30日となっている。

わずか3台ではあるが、ここにオートサロンTVに登場したマシンをご紹介。1 2 オートサロンには毎年多くのドリフト競技向け車両が集まるが、D1で活躍する斎藤太吾のA90スープラや、CUSCO GR YARIS for Driftが展示されていた。3 かつてスーパー耐久にも参戦していたSPOONは新型ホンダN-ONEをいち早くレーシングカーに仕立てた。先代と新型は見た目はそっくりなのだが、新型に先代のパーツはほとんど使えないため、新規パーツを開発しながら仕上げている最中だという。




ヒルは2012年にNASCAR K&N Pro Series Eastにデビュー。15年までに同シリーズで5勝。17年からトラックシリーズにフル参戦を開始。19年HREに加入し、シリーズ最多の4勝を記録。20年はトラックとXfinityにHREからダブルエントリー。トラックでは開幕戦から7戦連続でトップ10フィニッシュを果たすなど、チャンピオン有力候補のひとりと目されている若手だ（写真は優勝の第9戦カンザス）。(as)

### 3年ぶりのタイトル奪還に向けて服部オーナー動く!

# HRE、2台体制へ

Text：auto sport

米ストックカーレースNASCARは2月上旬に2021年シーズンが開幕する。トップから3番目に位置するトラックシリーズで、2018年に日本人オーナーとして初めてシリーズチャンピオンとなった服部茂章氏率いるHRE（Hattori Racing Enterprises）は今季もフルエントリー。ドライバーは昨季に続き、オースティン・ヒルで臨む。

HREは19年、20年もプレイオフへ駒を進めており（ドライバーはヒル）、トラックシリーズにおいてすでにトップチームとしての評価と地位を確立。昨季は新型コロナの影響で練習走行と予選なしのぶっつけ本番で決勝レースという難しいフォーマットのなかでも速さをしっかりと見せ、2勝を挙げてレギュラーシーズンチャンピオンとなった。だが、プレイオフでは、〝シリーズチャンピオン決定戦〟たる最終ラウンド（それまでのプレイオフを勝ち抜いてきた4人で戦い、そのなかで先着したドライバーがチャンピオン）には進出ならず。そこで、3シーズンぶりのタイトル奪還に向けて、体制強化を図る模様だ。

「今季も昨季同様に練習走行と予選を行なわないレースが8割を占めており、各チームとも戦略面での大幅な見直しが不可欠となっています。そのような状況も踏まえ、これまで1台で戦ってきたトラックシリーズは2台体制での参戦で最終調整を進めているところです」（服部オーナー）

HREはこれまでの1台体制でもセッティングの精度や作戦の確度は高いものを持っていたが、やはり複数台体制によるセッティングデータ共有から得られるアドバンテージは大きいと判断したようだ。2台体制が実現すれば、タイトルコンテンダーとして昨季以上の強い戦い方を見せてくれることは間違いない。

また、トップから2番目のシリーズXfinityに今季もGR Supraでのスポット参戦を予定している。トラックシリーズ以上に競争レベルの高いXfinityで昨季はベストフィニッシュ5位という成績を残しているが、リザルト面では安定感を欠いていた。「コンスタントに上位入賞できる体制を作り、将来、最高峰のカップシリーズに参戦するための準備を着実に進めていきたいと思います」（同）。出場ラウンド数などは追って発表されるとのこと。今季、上位での戦いを重ねていけば、目標のカップシリーズ参戦への道筋も見えてきそうだ。

今季のHREのXfinityでもヒルがドライバーを務める。昨季のベストフィニッシュの5位は第30戦カンザスでのもの。今季はこれを上回るリザルトを目指す（写真はXfinity第23戦ダーリントン）。(as)



NASCARは"至急求む、スター候補"

# "ポストJJ"はエリオットかラーソンか

Text : 天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）

NASCARカップシリーズでは、ジミー・ジョンソンが今季からインディカーシリーズに転身（ロード戦のみ出場）。カップ戦のチャンピオンに7回（過去にはふたり）も輝いているドライバーがいなくなった。彼に代わってシリーズを背負っていくスーパースターは誰になるのか？

もっとも近い位置にいるのはカイル・ブッシュ（ジョー・ギブス・レーシング＝JGR／トヨタ）だろう。タイトルを2015年と19年に2回獲っており、才能、実績ともにトップであることは疑いようもない。王座に複数回就いている現役ドライバーは、じつはいま彼ひとり。年齢も35歳。あと10年ぐらいは現役を続けられそうだ。ヒールキャラクターで人気はいまひとつだったが、近ごろはジワジワと上昇中。そんなことは気にせず、勝ちすぎて嫌われるぐらいになるほうがいいかもしれない。史上ふたり目の7タイム・チャンピオン＝デイル・アーンハートもそうだった。それを貫いた彼は晩年、正義の味方的ポジションだったジェフ・ゴードンを凌ぐ人気を博していた。

カイルよりポストJJ的な"立ち位置"にいるのは、昨年24歳でチャンピオンとなったチェイス・エリオット（ヘンドリック・モータースポーツ／シボレー）だ。父親は1988年王者のビル・エリオット。ヒール役のアーンハートを打ち負かして喝采を浴びていた。ファイターだがクリーンなイメージ。



エリオットは2016年にルーキー・オブ・ザ・イヤーを獲得。16年から５年連続でプレーオフ進出し、20年カップシリーズのチャンピオンに。18年から３年連続でNASCAR Most Popular Driverに選出されている。（as）

チェイスもキャラは同じである点も面白い。

28歳のカイル・ラーソンもポストJJ候補のひとり。才能に恵まれていると誰もが認めていたのだが、昨年参戦したeレーシングで差別用語を発したためにチップ・ガナッシ・レーシング（CGR）を解雇され、NASCARからレース出場を禁じられていた。この冬のあいだにそれが解け、シボレー最強豪のヘンドリックで走るという大きなセカンドチャンスをもらった。試練を経験し、悔い改めた態度で真摯にレースに向き合うことになるはず。結果を出せば、アメリカ人好みの更生ストーリーとなるかもしれない。今季のパフォーマンスによっては、ラーソンの未来が大きく拓ける可能性も充分。エリオットとチームメイトでありライバルという構図もお互いにとってメリットになりうる。

ほかにも、ブラッド・ケゼロウスキー、ジョーイ・ロガーノ（ともにチーム・ペンスキー／フォード）といった元チャンピオン、デイトナ500 3勝のデニー・ハムリン、17年王者マーティン・トゥルーエクスJr.（ともにJGR）、14年王者ケビン・ハービック（スチュアート・ハース・レーシング／フォード）など、実力、実績で上回るドライバーは何人もいる。しかし、彼らはキャリアの後半から終盤に入っていると目されており、未来を担うのは若い選手たちのほうだろう。

最初の7タイム・チャンピオン＝"キング"リチャード・ペティ率いるシボレー陣営で今年から走るエリック・ジョーンズ（キャリア2勝）、ヘンドリックが起用してきているウィリアム・バイロン（1勝）とアレックス・バウマン（2勝）、JGRのクリストファー・ベル、SHR／フォードのコール・カスター（1勝）、リチャード・チルドレス・レーシング／シボレーのタイラー・レディックなどだ。

近年の人気選手と言えば、JJと同時代を過ごし、彼より少し先に引退したデイル・アーンハートJr.が筆頭だった。デイトナとタラデガというNASCARの2大スーパースピードウェイでの強さ、風貌、人間性でファンを惹きつけていた。偉大な父と常に比較されるプレッシャーのもとで26勝を記録したが、大きなアクシデントで頭部にダメージを負い、惜しまれながら現役を退いた。二世ドライバーに注目が集まりやすいのは、若さが新しいファンに訴えかけ、名のあるファミリーネームがオールドファンに興味を持たせるからという理由が大きいだろう。偉大な先代を超えるキャリアを築き上げた例は多くないが、フル参戦6年目のチェイスは父を超える可能性を秘めている。あとはレース内容でいかにファンを魅了し、記憶に残るドライバーとなれるかどうか。カイル、ハービック、ケゼロウスキーら老獪なベテランたちが、エリオットやラーソンといった若手の前に立ちはだかるという構図がくっきりと浮かび上がってくれば、さらに面白い展開となりそうだ。

ラーソンはこれまでカップ戦で６勝。2014年にはルーキー・オブ・ザ・イヤーも獲っている。ヘンドリック入りはまさに超ビックチャンス（写真は2020年のもの）。（as）


Translation : 五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo : FRC

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality : FINLAND

受け継がれるフィンランド人F1ドライバーの血筋

# ラリーは、遊びじゃない。

フィンランド人F1ドライバーにはラリー好きが多い
現役ドライバーであるボッタスもご多分にもれずラリー志向が強く
WRCデビューにも魅力を感じているようだ

フィンランド人F1ドライバーに共通する血がバルテリ・ボッタスにも受け継がれている。ラリーに向けられた熱い血だ。

これまでの８名のフィンランド人F1ドライバーのうち、キミ・ライコネンだけがWRCにフル参戦している。正確には、F1から離れていた2010年と11年の２年間で合計21戦に出走した。その後もライコネンは、F1を引退した後に再びラリーにエントリーするかのようなコメントを幾度となく発している。

ボッタスもライコネンのように活動範囲を広げるか否か、とりわけ１月末から２月の上旬にかけて熟考を重ねているのだが、２月にフィンランドのロヴァニエミで行なわれるアークティック・ラリーで彼の姿を目にすることができるかもしれない。というのも、当初今季第２戦として予定されていたスウェーデン戦の中止にともない、このイベントが初めてWRCのカレンダーに加わったのだ。同大会は新型コロナウイルス対策を徹底したうえで２月26日から28日に開催される。

ボッタスはコ・ドライバーのティモ・ラウティアイネンとともにフィンランドラリー選手権の開幕戦であるアークティック・ラリーに３年連続で参戦。彼はすでにこのラリーでの雪上走行やWRCレベルのスピード感覚を持ち合わせている。実際、19年にはステージ優勝も果たし、その速さを証明した。

WRC戦としてのアークティック・ラリーの見どころのひとつは経験豊かなラリーストであるユホ・ハンニネンがトヨタから参戦することだ。２月に行なわれるイベントでは従来とは異なるコースを走ることになるが、トヨタのチーム代表に新たに就任した同郷のヤリ - マティ・ラトバラのもと、本格的な環境で世界選手権に挑むことになる。

その前哨戦として１月にロヴァニエミで行なわれたラリーイベントでは、トヨタ・ヤリスWRCを駆ったハンニネンが圧倒的な勝利を飾っている。今回のエントリーは新たなピレリのタイヤとヤリスのパーツを試すことが目的であったが、手応えあるテスト走行ができたことにハンニネンは感謝の言葉を述べている。

このイベントにはボッタスもシトロエンの旧型WRCマシンであるDS3 WRCで出走。クラッシュもあり、ハンニネンから４分弱遅れのクラス３位でラリーを終えた。しかし、１年前のこのラリーに出場した際は、優勝したカッレ・ロバンペラから10分近くの差をつけられていたことを考えれば、今回ペースはかなりの改善されたと言える。ちなみに、ボッタスは19年にフォード・フィエスタWRCで出場した際には、ラリー初挑戦ながらも総合５位というリザルトを残していた。

ボッタスとライコネンのラリーに傾ける情熱に共通するのは、両ドライバーとも自然が与えた雪道でマシンを走らせることに、遊び感覚ではなく、憧れを持って真摯に向き合っている点だ。ボッタスは１月のラリーイベントを完走した後に、年に１度きりの出場は簡単なチャレンジではないと吐露している。

「１年間ラリーをしていないと、どうしても能力が落ちてしまう。マシンと一体になるまでに多くのことを一から学び直さなければならない。昨年は今年よりも思うように走れなかった。３度目の出場である今回で、また新たなことをたくさん学んだよ。とくにコース取りに関してはかなり進歩した」

仮にメルセデスのフィンランド人ドライバーに時間的な制約なければ、WRCは彼にとってとても魅力的であろう。

「フィンランドでWRC戦が行なわれるのは、素晴らしいことだ。もちろん、僕も参加したいとは思っている。でも、その前にたくさん準備をしなければならない。メルセデスの２月のスケジュールもタイトだ。それにWRC出場のために充分な時間が見つかるかも不透明だし、どのようなパッケージで参戦するかにもよる。ラリーは安い遊びじゃないからね。走りたいという意欲が最大に達していても、理性を保たなければならない」

F1の21年シーズンは３月28日にバーレーンで開幕。その前に同じコースで３日間（３月12～14日）の冬季テストが実施されるが、それはアークティック・ラリーが終わってから２週間もない。最終的にどのような決断が下されるのだろうか。



今号のレポーター

**ロベルト・キンケロ**

Roberto Chinchero

FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

# from Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情 Lap.200

## 1年越しに現れた“11チーム目”の副作用

2021年シーズンに向けて、発表こそされていないもののFIA F2の有力チームはドライバーラインアップを決めているようだ
しかしドライバー市場全体を見ると、1年前とは異なり空きシートよりもドライバーの数のほうが多い状況になっているという

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：XPB

さまざまな困難と不安をものともせず、2020年のFIA F2は最高のかたちでシーズンを終えた。シーズンが進むにつれて競争のレベルが上昇。最終的に王者のミック・シューマッハーとニキータ・マゼピン、そして角田裕毅の3人がF1へステップアップを決めた。

こうした流れを受けて、21年もレベルの高いシーズンになると期待され、ドライバー市場も楽観的な雰囲気に包まれていた。まだ正式発表はされていないものの、トップチームはすでに今季のドライバーを決定している。例年どおり早々にラインアップを固めたのは、プレマとARTだ。プレマはロバート・シュワルツマンと20年のFIA F3王者オスカー・ピアストリ。ARTはクリスチャン・ルンガーと昨年のF3で2位となったテオ・プルシェールのコンビで新たなシーズンに臨む。

21年にはルーキーをふたり起用するチームはないようだ。シリーズ参戦継続を希望している多くのドライバーからは、この傾向は歓迎されている。DAMSはマーカス・アームストロングとロイ・ニッサニー、ユニ・ヴィルトゥオーシもフェリペ・ドルゴヴィッチと周冠宇、カーリンはユアン・ダルバラとダン・ティクトゥムという経験のあるふたりを擁する。一方で、ハイテックは昨季途中からF2参戦を開始した若手ユーリ・ビップスとルーキーのリアム・ローソンを起用。ローソンもビップス同様、レッドブル・ジュニアプログラムの一員だ。カンポスも経験者のラルフ・ボシュングの僚友として新人のローガン・サージェントを迎えた。トライデントは佐藤万璃音と契約をかわしており、コンビを組むのは新人のベント・フィスカールになると思われる。

これまでのところはドライバー市場がうまく機能しているように見えるが、チャロウズ、HWA、MPレーシングに関しては、雲行きが怪しくなっている。MPのひと枠はリリム・ツェンデリで決まっているが、それ以外の5つのシートは、予算の最低ラインを巡って駆け引きが繰り広げられているのだ。

これは“11チーム目を受け入れる”という、昨年F2が下した決断のマイナス面によるものだと言える。ダビデ・ベックマン、ギリェルメ・サマイア、マッテオ・ナンニーニ、ルイ・デレトラは、ドライバーよりもシートの数のほうが多いことを認識している。そのため、交渉に臨むにあたって、平均をはるかに下回る金額を提示してしているのだ。できるだけ早く契約を結ばなければシートを手に入れることができなかった1年前とは、まったく正反対の状況に今年はなっているわけだ。

HWAなど一部のチームは、ふたりのドライバーが持ち込む資金だけでは、シーズンを戦い切れないかもしれないという問題に直面している。だが、実際にどうなっているかは3月初旬、バーレーンで予定されているシーズン開幕前の初テストを迎えるまで分からない。

F2もF1との併催で3月27、28日にこの地で21年シーズンの開幕を迎えることになっている。今年から同じ週末にF2とF3のレースを開催せず、ラウンドごとにどちらか一方が開催されることになっているのだが、これがひとつの不安要素になっている。現段階のF2のカレンダーを見ると、バーレーンの次は、モンテカルロ（5月20～22日）、そしてバクー（6月4～6日）になっている。ただし、新型コロナウイルスの影響により、市街地でのレース開催が危ぶまれているため、このふたつのグランプリがF1カレンダーから除外される可能性も否定できない。そうなった場合、第2ラウンドは7月18日のシルバーストンまで延期されることになるため、開幕戦から次のレースまでおよそ4カ月のブランクが生じる可能性があるのだ。そうならないためにも、イモラ、あるいはポルティマオでF2のレースを開催するべきではないかというのが私の考えなのだが……何にしても状況を見守りたいと思う。



ハイテックは2020年、トップチームのシートを得られなかったマゼピンの要望に応えるかたちで11チーム目としてF2に参戦。参戦車両が22台に増えたことはドライバーにとってはうれしいことだが、ここに来てチーム側に“副作用”とも言える影響が出てきたようだ。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

# 自分の身は自分で守るべし

年が明けて、例年ならばいまごろはちょうど東京オートサロンへ出かけ、友人知人と年始の挨拶をしているところだ。だが、今年は開催直前になって幕張メッセでの展示を中止し、オンラインでのバーチャル開催となってしまったので、顔を合わせての挨拶ができないのがもどかしい。と思っていたら、少々考え込まざるを得ないニュースがもたらされた。

1月17日、『FSW新春おもいっきり7時間耐久レース』と銘打って開催されたレースで大事故が発生したというのだ。このレースは、普通運転免許証があれば競技ライセンスがなくても参加できる。いわゆるクローズド競技、つまりは仲間内に限定した走行会の延長で行なわれたもののようだ。出走車両も、純レーシングカーから登録ナンバー付きの乗用車まで幅広い。当然車両の安全基準も、ロールケージなどの競技専用に作られた安全装備は基本的に義務づけられていない。

僕は現場にいなかったので、聞こえてきただけの話を総合すると、ピット作業を終えてピットアウトしようとした車両が合流地点付近で急激に向きを変えてコース内へ進入し、ストレートを走ってきた車両と衝突して炎上したようだ。

たしかに事故後の写真を見ると、ピットロード出口からコースに向けて異常な角度のブラックマーク（駆動輪がつけたものと思われる）が残されている。ただ単に強引な合流をした結果とは言い切れない、何か特殊な事態が発生したのだろう。だが、これについては現時点では何とも言えない。

僕が考え込んでしまったのは、このニュースが流れた直後からSNSを中心としたネット上で、富士スピードウェイの救護体制に対する批判が巻き起こったことだった。多くのユーザーが、鎮火と救助に時間がかかったことについて、富士スピードウェイやマーシャルをやり玉に上げていた。

ぼくは、これらの非難を見て違和感を覚えた。それ以上に、スポーツ走行に対する安全意識の勘違いをあらためて見せつけられた気がして、空恐ろしくさえなった。

サーキットを走るとき、身の安全はまず最初に自分が守らなければならない。「何かが起きても車両の安全装備やマーシャルが助けてくれる。あるいは助けてくれなければならない」と考えるのは大間違いだ。しかし、近年安全装備が発達し、マーシャルの対応が改善されるにつれ、安全を自分以外の装備や他人に任せてしまう人間がプロアマ問わず増えてきたように感じる。

自分の身はまず自分がしっかり守らなければならない。これはサーキットを走行するうえでの基本である。たとえば、自分の限界を超えてアクセルを踏んだり、無理なライン取りをすればあっけなく怪我をする。サーキットを走るときには、まず自分が安全を強く意識し、危険を排除しなければならないのだ。

それでもアクシデントは発生する。今回の炎上事故も、何か予想もしなかったことが起きた結果なのだろうと思う。こうした事故は、自分が念入りに講じた安全策や、車両規則で定められた安全装備のどこかに存在した隙間を通り抜けてもたらされる。言ってみれば、何か想定できない偶然が重なったとき、事故は深刻になる。

もちろん、こうした事故が起きたとき、マーシャルが駆けつけて救援をしてくれる。そのためにマーシャルも訓練をするし、装備も改善されている。しかし、助けてもらうのは自分の安全意識の隙間を偶然がすり抜けてしまったときの後始末のためである。何かが起きたとき、まず振り返らなければならないのは、自分自身の安全対策のどこに隙間があったのか、事故の当事者には少々酷ではあるが、どこで自分はミスを犯したのかであるべきなのだ。

サーキットやマーシャルの責任にしている限り、言い換えれば、走る人間がより高い安全性を実現するために何をしなければならないのか意識を高めない限り、あるいは「誰かに守ってもらおう、助けてもらおう」と思っている限り、サーキットは真に安全な場所にはならない。

ぼくは、参加しやすいクローズド競技がモータースポーツの裾野を広げるために大きな役割を果たす大事な存在だと思っている。ただ、敷居が低いぶん、安全確保に向けた意識やスキルをしっかり持って参加しなければならないのは言うまでもない。近年は一般乗用車であっても高性能なものが少なくないから、なおさらである。




Photo：平田 勝（Masaru Hirata）

# auto sport No.1546 BEFORE & AFTER

**前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ**

### 1/11 [mon]

**F1** アルピーヌ、2020年までルノーのマネージングディレクターを務めたシリル・アビテブールが離脱したことが明らかに。後任はローラン・ロッシ

**FE** マクラーレン、新型シャシー『Gen3』が2022/23年シーズンに導入された場合、同シリーズへ参戦できるオプション契約をプロモーターのFEHとのあいだで結んだと発表

**ELMS** 2020年のル・マン24時間でLM GTE-Amクラス優勝を果たしたTFスポーツが2021年の同シリーズのLMP2クラスへ参戦することを発表。ハリー・ティンクネル、チャーリー・イーストウッド、サリ・ヨルックがオレカ07ギブソンのステアリングを握る

**RALLY** ダカールラリー 8日目 ステージ8が行なわれ、ステファン・ペテランセル（MINI JCWバギー）が総合トップに。2番手にナッサー・アル-アティヤ（トヨタ・ハイラックス）、3番手にカルロス・サインツ（MINI JCWバギー）

### 1/12 [tue]

**F1** 2021年シーズンの改定版カレンダーが発表され、開幕戦オーストラリアGPが11月21日開催の第21戦に延期されたほか、4月18日の第2戦にあたる日程にイモラでグランプリを開催する予定であることなどが明らかに

**F1** リバティメディアとFIAとすべてのF1コンストラクターが、プレシーズンテストについて、開幕戦2週間前の3月12日から14日にバーレーンで実施することに合意したとの報道

**F2** F1の2021年の開催スケジュールが変更されたことにともない、第7戦ジェッダが12月3～5日、最終戦アブダビが12月10～12日にそれぞれ延期されたことが明らかに

**RALLY** ダカールラリー 9日目 ステージ9が行なわれ、ペテランセルが総合トップをキープ。2番手にアル-アティヤ、3番手にサインツ

**OTHER** ダイムラーの取締役を務め、メルセデスのモータースポーツ活動再開に尽力したユルゲン・フベルトが逝去。享年81

### 1/13 [wed]

**AsLMS** シリーズのプロモーターであるALMEMが、2021年シーズンのスケジュールの変更を発表。当初、2月6～7日に開催を予定していた開幕戦と第2戦を2月13～14日に延期し、開催地もヤス-マリーナからドバイへ変更することが明らかに

**S-TAI** モビリティランド、1月23日に開催を予定していた最終戦鈴鹿5時間を新型コロナウイルスの影響により中止すると発表

**RALLY** ダカールラリー 10日目 ステージ10が行なわれ、ペテランセルが総合トップをキープ。2番手にアル-アティヤ、3番手にサインツ

**RALLY** ラリー・オブ・嬬恋の大会組織委員会が、全日本ラリーおよびAPRCの開幕戦として2月4～7日に開催される予定だった同イベントを、中止すると発表

### 1/14 [thu]

**F1** シャルル・ルクレールが新型コロナウイルスに感染していたことが明らかに。なお、症状は軽く、自己隔離を行なっているとのこと

**F1** アルピーヌ、2021年シーズンのプレシーズンテストで用いられるカラーリングを公開。また、マシン名も『A521』に決定されたことが明らかに

**IMSA** チップ・ガナッシ、2021年のウェザーテック・スポーツカー選手権の開幕戦デイトナ24時間の第3ドライバーとして、スコット・ディクソンを起用することを明らかに

**WRC** 新型コロナウイルスの影響を受けて開催が中止された第2戦スウェーデンの代替イベントとして、フィンランドの『アークティックラリー』が2月26～28日に行なわれることが明らかに

**RALLY** ダカールラリー 11日目 ステージ11が行なわれ、ペテランセルが総合トップをキープ。2番手にアル-アティヤ、3番手にサインツ

**OTHER** アルピーヌとロータス、EVスポーツカーの共同開発などを含む基本合意文書を締結したと発表

### 1/15 [fri]

**SF** ホンダが2021年シーズンのドライバーラインアップを発表。20年王者の山本尚貴がTCS NAKAJIMA RACINGへ、牧野任祐がDOCOMO TEAM DANDELION RACINGにそれぞれ移籍することなどが明らかに
go to p.16

**F3** 2020年のフランスF4でチャンピオンを獲得した岩佐歩夢、レッドブルジュニアプログラムのサポートを受け、21年のFIA F3とF3アジアにハイテックから参戦することが明らかに

**WEC** TOYOTA GAZOO Racing、2021年シーズンに投入するLMH規定のニューマシン『GR010 HYBRID』を正式発表

**GT** ホンダが2021年のGT500、GT300両クラスのドライバーラインアップを発表。大湯都史樹がGT300クラスからステップアップし、Red Bull MUGEN NSX-GTをドライブすることなどが明らかに
go to p.16

**RALLY** ダカールラリー 最終日 ステージ12が行なわれ、ペテランセルが総合優勝。2位にアル-アティヤ、3位にサインツ

**OTHER** ストフェル・バンドーンが水素を燃料とするFCVプロトタイプカーを開発する“ミッションH24”プロジェクトのテストドライバーに加入したことが明らかに

**『オートスポーツ』No.1545 発売**

### 1/16 [sat]

**F2** ハイテックが2021年のドライバーラインアップを発表。レッドブルのサポートを受けるユーリ・ビップスとリアム・ローソンの2名を起用

**GT** GT300クラスに参戦する埼玉トヨペットGreen Braveが2021年の参戦体制を発表。吉田広樹と川合孝汰が残留し、引き続きトヨタGRスープラを使用することなどが明らかに

### 1/17 [sun]

**F1** アルピーヌ、レーシングディレクターとして2020年までMoto GPのチーム・スズキ・エクスターのマネージャーを務めたダビデ・ブリビオが新たに加入したと発表

### 1/18 [mon]

**SF** HPD、2021年のフォーミュラリージョナル・アメリカズのチャンピオンに、22年にSFまたはインディカーシリーズへ参戦するためのスカラシッププログラムを提供すると発表

**WEC** 2021年からLMP2クラスへ参戦するリアルチーム・レーシングが今季のドライバーラインアップを発表。エステバン・ガルシア、ロイック・デュバル、ノルマン・ナトがオレカ07ギブソンをドライブすることが明らかに

**GT** ニッサンが2021年のドライバーラインアップを発表。松下信治が同陣営に加入したほか、佐々木大樹がKONDO RACINGに復帰することなどが明らかに go to p.20

**GT** GT500クラスに参戦するTEAM KUNIMITSUが2021年の参戦体制を発表。新たにスタンレー電気のスポンサーロゴをまとったマシンカラーリングが明らかに

### 1/19 [tue]

**WEC** TFスポーツが2021年の活動計画を発表。アストンマーティン・ヴァンテージAMRを使用し、フェリペ・フラガ、ディラン・ペレイラ、ベン・キーティングの3名でLM GTE-Amクラスへ参戦することが明らかに

### 1/20 [wed]

**F1** アルファロメオ、2021年に投入するニューマシン『C41』の発表会をポーランドのワルシャワで2月22日に行なう予定であると発表

**WEC** 2021年からLMP2クラスへ参戦するリシャール・ミル・レーシングがドライバーラインアップを発表。ベイスク・フィッセール、タチアナ・カルデロン、ソフィア・フローシュの3名の女性ドライバーを起用

**WEC** D'station RacingがTFスポーツとタッグを組み2021年のLMGTE-Amクラスへ参戦すると発表。アストンマーティン・ヴァンテージGTEを投入し、星野敏と藤井誠暢がステアリングを握ることが明らかに

### 1/21 [thu]

**F1** リバティメディア、2021年プレシーズンテストについて3月12～14日の3日間、バーレーンで実施することを正式に発表

**GT** GT300クラスに参戦するLM corsaが2021年の参戦体制を発表。吉本大樹と河野駿佑が残留したほか、マシンをレクサスRC F GT3からトヨタGRスープラへスイッチしたことなどが明らかに

**WRC** 開幕戦モンテカルロ デイ1 SS1～2が行なわれ、オィット・タナック（ヒュンダイi20クーペWRC）が総合トップに。2番手にカッレ・ロバンペラ（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にエルフィン・エバンス（トヨタ・ヤリスWRC）

### 1/22 [fri]

**F1** 元世界王者のジェンソン・バトンがウイリアムズのシニアアドバイザーに就任したことが明らかに

**F1** フォーミュラワン・グループのCEOを務めるステファノ・ドメニカリ、将来のグランプリカレンダーについて「年間のイベント総数を減らすとともに、交代制でレースを開催する可能性がある」とコメント

**INDY** 同シリーズが2021年シーズンの改定版スケジュールを発表。4月11日に開催を予定されていた開幕戦バーバーを1週間後の4月18日に延期することを明らかに

**SF** トヨタが2021年シーズンのドライバーラインアップを発表。20年のSFLにフル参戦した宮田莉朋、阪口晴南の2名がステップアップしたことなどが明らかに go to p.22

**WEC** 同シリーズの運営組織であるLMEM、3月19日に開催を予定していた開幕戦セブリング1000マイルを新型コロナウイルスの影響により中止すると発表。代替イベントは、ポルティマオ8時間が4月2～4日の日程で開幕戦として行なわれることが明らかに

**GT** トヨタが2021年のドライバーラインアップを発表。サッシャ・フェネストラズがTGR TEAM KeePer TOM'Sへ移籍したほか、新たにエネオスがROOKIE Racingのタイトルスポンサーとなったことなどが明らかに
go to p.22

**WRC** 開幕戦モンテカルロ デイ2 SS3～7が行なわれ、エバンスが総合トップに浮上。2番手にセバスチャン・オジエ（トヨタ・ヤリスWRC）、3番手にタナック

### 1/23 [sat]

**WRC** 開幕戦モンテカルロ デイ3 SS8～11が行なわれ、オジエが総合トップに浮上。2番手にエバンス、3番手にロバンペラ

### 1/24 [sun]

**WRC** 開幕戦モンテカルロ デイ4 SS12～15が行なわれ、オジエが優勝。2位にエバンス、3位にティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）
go to p.3

### 1/29 [fri]

**『オートスポーツ』No.1546 発売** この号です

### 1/30 [sat]

**IMSA** 開幕戦デイトナ24時間 スタート

**OTHER** D1第7戦筑波

### 1/31 [sun]

**IMSA** 開幕戦デイトナ24時間 フィニッシュ

**OTHER** D1最終戦筑波

### 2/12 [fri]

**『オートスポーツ』No.1547 発売**

※このページの情報は1月25日(月)時点のものです

# auto sport CONTENTS

auto sport 2021年2/12号（隔週金曜日発売）
2021年1月29日発売　第58巻第3号　通巻1546号

No.1546 2/12号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷



## CREW

| | | |
|---|---|---|
| Chief Editor | 田中康二 | Koji Tanaka |
| Editorial Staff | 角田五十四 | Isoshi Sumida |
| | 三浦康宏 | Yasuhiro Miura |
| | 髙橋和清 | Kazukiyo Takahashi |
| | 水谷素子 | Motoko Mizutani |
| | 高藤昌洋 | Masahiro Takato |
| | 佐藤彩子 | Ayako Sato |
| | 上坂元 宏樹 | Hiroki Kamisakamoto |
| | 柴崎拓見 | Takumi Shibasaki |
| Art Director/ Designer | 原　靖隆 | Yasutaka Hara（Nozarashi.inc） |
| Designer | 本間将一 | Shoichi Homma（Homma Shoichi design office） |
| DTP Staff | 樋口義憲 | Yoshinori Higuchi |
| | 片山健一 | Kenichi Katayama |
| Publishing Manager | 有冨誠一郎 | Seiichiro Aritomi |
| Cover photo | 平田　勝 | Masaru Hirata |




## FROM PIT CREW

●他カテゴリーに先駆けて、モンテカルロではWRCが開幕した。トヨタの１・２という幸先のいい滑り出しはもちろんだが、いまだ全世界的に新型コロナが予断を許さない状況にあるなか、無事に開催されたこと自体が何よりうれしい。国内に目を転じれば、主要３メーカーの今季体制が続々と発表された。昨今の状況を受けて、新たな外国人ドライバーの起用は例年よりも控えめだが、それでも各々に見どころはある（詳細は16ページ）。そのなかで個人的に注目しているのは、レッドブル・ジュニアとして今季FIA F3への参戦が決まった岩佐歩夢だ。今季の同シリーズには、同じレッドブル・ジュニアから将来を有望視されているデニス・ホーガーやジャック・クロフォードらも参戦する。また、話題性という意味ではシャルル・ルクレールの弟でフェラーリ育成プログラムに所属するアーサー・ルクレールもマークしておきたい。角田の例からも分かるとおり、岩佐にとっては彼らを敵にまわして１年目から結果を求められる重要なシーズンとなる。また、たとえホンダがF1 PUサプライヤーとしての活動を終了しても、岩佐やスーパーフォーミュラ15号車などの存在――つまり「レッドブルの存在」によって、世界とつながり続けられていることには非常に大きな意味がある。今年は、昨年のように日本からフランスF4に送り込まれる"新たな若手"がいないことは寂しいが、現在の状況を踏まえればやむを得まい。来年のいまごろには角田、岩佐に続く"日本の原石"が欧州で磨かれる機会を得ているものと信じたい。（田中）

●東京オートサロンという、個人的に一年で一番取材がおもしろいイベントが中止になってしまいましたが（涙）、ネット環境があれば誰でも楽しめるバーチャルオートサロンは現在も実施中です。僕みたいな回線弱者でも（意外と）快適です。特殊なアプリなどをインストールする必要もないので、普段レース系にしか興味のない方も、ぜひ一度アクセスしてみてくださいね。（きゃりー）

●コロナ禍で開催されたモンテカルロラリーを観戦し、ふと思ったことがあるのですが、今年は雪が比較的多めだったような気がしています。「これもコロナ禍による経済活動の縮小が効いているのかもしれないなあ」と勝手に想像していますが、皆さまはいかがお考えでしょうか（マル）

## On the EDGE ―― 情報がレースをもっと楽しくする



## FEATURE



## SPECIAL FEATURE



## REGULAR

一生に一度しかない晴れ舞台。

アナタが決める2020日本レースクイーン大賞 新人部門




※専用ハガキによるファーストステージ投票は締切りました。




＼特別付録／
**ギャルズ・パラダイス**
2020.12-2022.1 **カレンダー**
A4サイズ 210 297mm 16ページ

GALS PARADISE

# ギャルズ・パラダイス 2020トップレースクイーン編

## 好評発売中

定価 本体1500円＋税

SAN-EI CORPORATION

株式会社三栄　販売部
〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア7F
TEL. 03-6897-4611（平日10：00〜17：30）

お求め方法
お買い求めは、お近くの書店または右記まで

送料無料
●クレジットカード払いの手数料無料
●代金引換払いの手数料：300円

●パソコンから
http://www.sun-a.com

●お電話で
03-5357-8802
受注センター（平日10：00〜17：30）

●ケータイから




# 組”の目算

## から、今季の勢力図を占う

# 見るべき8人

**近年まれに見るドライバー大シャッフルのシーズンとなる2021年**
**復帰、移籍、デビューなどドライバーにより事情はさまざまだが**
**今季のF1を語るうえで、ここに挙げた８人は見逃せない**

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）　Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）／ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）
LAT／Sutton／XPB／Alpine

# 2021 F1




# “新境地

## 大シャッフルされたシート

**2021年F1エントリーリスト**

| コンストラクター | パワーユニット | カーナンバー | ドライバー |
|---|---|---|---|
| メルセデス | メルセデス | 44 | ルイス・ハミルトン |
| | | 77 | バルテリ・ボッタス |
| レッドブル | ホンダ | 33 | マックス・フェルスタッペン |
| | | 11 | セルジオ・ペレス |
| マクラーレン | メルセデス | 3 | ダニエル・リカルド |
| | | 4 | ランド・ノリス |
| アストンマーティン | メルセデス | 5 | セバスチャン・ベッテル |
| | | 18 | ランス・ストロール |
| アルピーヌ | ルノー | 14 | フェルナンド・アロンソ |
| | | 31 | エステバン・オコン |
| フェラーリ | フェラーリ | 16 | シャルル・ルクレール |
| | | 55 | カルロス・サインツ |
| アルファタウリ | ホンダ | 10 | ピエール・ガスリー |
| | | 22 | 角田裕毅 |
| アルファロメオ | フェラーリ | 7 | キミ・ライコネン |
| | | 99 | アントニオ・ジョビナッツィ |
| ハース | フェラーリ | 9 | ニキータ・マゼピン |
| | | 47 | ミック・シューマッハー |
| ウイリアムズ | メルセデス | 63 | ジョージ・ラッセル |
| | | 6 | ニコラス・ラティフィ |



XPB

有名な推理作家アガサ・クリスティは、かつてこう言った。「居心地が良かった場所へ戻ろうとしてはいけない。そっとしておけば、いい思い出であり続けるのだから」。だが、フェルナンド・アロンソは彼女の言葉に反して、2005年と06年に選手権タイトルを獲得したときのチームに復帰する。

アルピーヌと改名したエンストンのチームに、彼はまたしても戻ってきた。目指すのは、往時の魔法のような速さを蘇らせて、現在のトップドライバーたちよりも速いか、少なくとも同等であると証明してみせることだ。

マクラーレンで不満ばかりが募る4シーズンを過ごしたあと、アロンソは18年末にグランプリレーシングを離れた。だが、彼にとってF1が「未完の仕事」であることは明らかだった。そして、ルイス・ハミルトンの僚友としてメルセデスに加わる試みに失敗し、レッドブルやフェラーリにも歓迎されなかった彼は、かつての世界選手権2連覇を再現しようと、その素晴らしい

# FERNANDO ALONSO

**ALPINE** フェルナンド・アロンソ



**F1復帰までのおもな戦績**

| 年度 | 大会名 | チーム名 | 結果 |
|---|---|---|---|
| 2018-19 | FIA 世界耐久選手権 | TOYOTA Gazoo Racing | シリーズチャンピオン |
| 2019 | デイトナ24時間 | ウェイン・テイラー・レーシング | 総合優勝 |
| | ル・マン24時間 | TOYOTA Gazoo Racing | 総合優勝 |
| | インディ500 | マクラーレン・レーシング | 予選落ち |
| | リヒテンバーグ400 | ――― | 総合16位 |
| | ラリー・モロッコ | ――― | 総合26位 |
| 2020 | ダカール・ラリー | TOYOTA Gazoo Racing | 総合13位 |
| | インディ500 | アロウ・マクラーレンSP | 24位 |

# 2年間の〝別カテゴリー留学〟を修了 3度目の帰郷に待ち構えるもの

成功をもたらしたチームに帰ってきた。

疑いの余地がないのは、F1に復帰するアロンソのモチベーションが少しも衰えていないことだ。すでに彼は、昨年力強いパフォーマンスを示したチームをさらに進歩させようと、全力でプレッシャーをかけている。また、レミ・タファン、アラン・パーメイン、リカルド・ペンティアードなど旧知のメンバーも多いことから、すぐに新しい環境にも慣れて、いつもの「戦略」に取り組み始めた。つまり、チームメイトの影響力を相対的に弱め、自分中心のチームにしていくことだ。03年に初めてルノーに加わったときも、彼はこの戦略を駆使して、明らかに先輩格で実力も上だったヤルノ・トゥルーリに対抗し、その後はジャンカルロ・フィジケラに事実上のナンバーツーの座を強いた。そして、フェラーリではフェリペ・マッサを、マクラーレンではジェンソン・バトンや、そのあとを継いだストフェル・バンドーンを脇役に押しやった。

だが、そうした元チームメイトたちと比べると、エステバン・オコンはチーム内のパワーゲームに長けている。実際、昨年は成績面でダニエル・リカルドに完敗しながら、彼はチームの信頼を維持したばかりでなく、密かに自分を中心とするチームの構築も進めていたのだ。この老練な王と若き王子の権力争いは、かなり興味深いものになりそうだ。

現在、このチームではトップマネジメントの体制が大きく変わりつつあり、それが新生アルピーヌのパフォーマンスにどれほどの影響をおよぼすかを予想するのは難しい。オコンを庇護し、アロンソを呼び戻す決定を下したシリル・アビテブールは先日チームを去り、代わってヤマハとスズキのMotoGPチームでマネージャーを務めてきたダビデ・ブリビオが加入した。しかし、ルノーの新CEO、ルカ・デ・メオが主導したこの組織改革を経て、首脳陣の役割分担がどうなるかは、現時点ではまだ明確にされていないのだ。

チーム体制の安定性が、好成績につながる重要なファクターであることは言うまでもない。ブリビオはまさに着任初日から、チーム全員が同じ方向を向いて仕事ができるようにすることで、自身の価値を証明していく必要に迫られるだろう。もちろん、技術チームの仕事は計画どおりに進んでいるはずだが、リーダーの交代がチーム全体のパフォーマンスに大きく影響した例は少なくない。そう考えると、アルピーヌが本来の実力を発揮し始めるまでには、なお数カ月を要するかもしれない。

今季はフェラーリの復活に期待がかけられ、アストンマーティンも昨年垣間見せたポテンシャルを開花させる可能性が高い。また、マクラーレンもメルセデスパワーを得て、競争力を高めてくるはずだ。したがって、昨年の選手権5位を維持すれば、アルピーヌにとってはまずまずの成績と言えそうだが、アロンソはそれでは満足しないだろう。彼の望みはポディウムの常連になること、そしてメルセデスやレッドブル・ホンダに戦いを挑むことだ。

とはいえ、チームの現状を考えると、それはやや高望みにすぎるかもしれない。その場合、アロンソの次なる目標は、昨年のリカルドと同様にオコンを速さと成績で圧倒することになる。彼が10年前と変わらぬトップドライバーのひとりであることを証明するには、それ以外の方法はないからだ。しかし、このチームでの2年目を迎えるオコンも、昨年よりは手強くなっているはずで、オコンが意外に健闘してアロンソの速さに関する世評を毀損する可能性は充分にある。

アロンソの復帰は、おそらくこのチームに多くのポイントと、何度かのポディウムをもたらすだろう。その一方で、彼の気性とパワーゲームに対するオコンの反応が、チーム内でのトラブルの火種になることも考えられる。それを新任のブリビオがどう捌くかが興味深いところであり、また彼自身のF1での将来も左右することにもなりそうだ。

Alpine




Alpine



ルノーから名称を変更し、トリコロールカラーを新たにチームカラーとすることを発表しているアルピーヌ。好成績を挙げるためには、組織体制の確立が重要なテーマとなる。アロンソがこの2年間他カテゴリーで培ってきた経験が活きるか。

# SERGIO PEREZ

## RED BULL
セルジオ・ペレス

レッドブルのヤングドライバーズ・プログラムには、いまのところマックス・フェルスタッペンのサポート役に適したドライバーがいない。この事実が、セルジオ・ペレスをチームに迎えるという決定につながった。デートリッヒ・マテシッツが所有するチームでは、当然のことながら、おもにレッドブルのプログラム出身のドライバーが起用されており、例外はデイビッド・クルサード、マーク・ウェバー、そして今回のペレスの3人だけだ。

　その意味でも、ピエール・ガスリーとアレクサンダー・アルボンが選出に漏れたことを、不思議に思う人は少なくないだろう。彼らはフランツ・トストの導きのもと、トロロッソ／アルファタウリで充分以上の速さを示してきた。だが、このふたりはフェルスタッペンの相棒としてはやや力不足で、彼のメルセデス勢との戦いにおいて、心強い僚友にはなれなかった。

　あと1年でホンダのサポートを失うレッドブルにとって、2021年シーズンはメルセデスに挑戦する最後のチャンスになるかもしれない。それもあって、ヘルムート・マルコとクリスチャン・ホーナーは、レーシングポイントがセバスチャン・ベッテルを選んだ結果、シートを失ったペレスを雇うことを決めた。今季、F1でアルボンを見られないのは残念だが、代わってペレスがフィールドに残ることがせめてもの救いになりそうだ。過去2年間、ペレスは僚友のランス・ストロールを大きく上回る成績を残しており、F1に留まるのに相応しいドライバーであ



# 大人になったペレスの新たな挑戦 巡ってきた〝リスクなきチャンス〟

ることは間違いない。

ペイドライバーのレッテルを貼られてF1にデビューしながら、彼はザウバーでのパフォーマンスで注目を集め、13年にメルセデスへ移籍したルイス・ハミルトンの後任としてマクラーレンに抜擢された。だが、経験豊富なチームメイト、ジェンソン・バトンとコンビを組んだペレスの成績は低迷し、わずか1年で放出されてしまう。そして、この経験こそが、ペレスの新たな一面を培うことにつながった。後年、自分でも認めているように、それまでのキャリアを通じてひどく傲慢だった彼は、トップチームを追い出されるという屈辱的な経験を経て、人としてもドライバーとしても成長したのである。

それから7年後に、彼はトップチームでの2度目のチャンスを与えられた。コンスタントにポディウムに上がり、優勝争いにも加われるチャンスである。いずれにせよ、間違いなく言えるのは、彼は13年当時とは比べものにならないほど成熟し、上位グループで走ることへのプレッシャーにも適切に対処できるということだ。実際のところ、彼はかなり難しい仕事に挑もうとしている。フェルスタッペンを中心としたチームに加わって、ガスリーやアルボンよりも優れたサポート役にならねばならないのだ。

だが、いまや〝大人〟になったペレスが、この機会を活かせる可能性は高いと考えられる。彼にとって失うものは何もない。したがって、普通以上のプレッシャーもなければ、自らの限界を超えようと試みる必要もない。実際、予選でいつもフェルスタッペンのコンマ2～3秒落ちにつけ、レースでも彼に近いところを走って、メルセデス勢に2台の戦略を分ける余裕を与えなければ、彼は与えられた仕事を果たしたことになり、もう1年の契約延長をオファーされる可能性が高まる。もしそれができず、ガスリーやアルボンのように中団グループのバトルに飲み込まれるようなら、今年限りでシートを失うかもしれないが、それでも昨年12月にレッドブルと契約する前の状況に戻るだけのことだ。

反対に、ペレスがフェルスタッペンにプレッシャーをかけ、今季の3～4戦でチームメイトを上回る成績を挙げれば、彼に対する評価は急上昇するだろう。とくにタイヤマネジメントがカギとなるレースでは、誰よりもスティントを長く延ばせるペレスの卓越した能力が役に立つかもしれない。

彼の一番の弱点は、予選をあまり得意としないことだ。ゆえに、トップ3のグリッドからレースをスタートするのは難しいかもしれない。だが、4番手から発進してその位置をキープし、かつレースリーダーを射程圏内に収めて追うことができれば、彼はレッドブルにとって貴重な戦力になりうるし、昨年のサクヒールGPで手にした予想外の初勝利に続いて、キャリア2勝目、3勝目をあげる可能性も高まる。

物静かだが強気なチームメイトを迎えて、フェルスタッペンがどんな反応を示すかは、シーズンが始まってみないと分からない。それと同じくらい興味深いのは、ペレスがフェルスタッペンのズバ抜けた速さにどう対処するかだ。また、彼がこのチームで成功を収めるには、フェルスタッペン、ホーナー、マルコの親密な関係にうまく入り込むことができるかどうかも重要なファクターになりそうだ。

性格的な強さとプレッシャーがないことから考えて、ペレスは充分以上の仕事をするというのが私の予想だ。おそらく、彼はレッドブルにとって値千金の助っ人となり、ときにはフェルスタッペンにとっても厄介な相手になるだろう。

LAT



2020年は完走したレースすべてでポイントを獲得。ペレスの卓越したタイヤマネジメントは、レッドブルにとっても非常に価値ある能力に違いはなく、メルセデス勢のレース戦略に少なからず影響を与えそうだ。

**2020年シーズン対戦成績（14戦分）**

| | ペレス | ストロール |
|---|---|---|
| 予選 | 10勝 | 4勝 |
| レース | 8勝 | 5勝 |
| ポイント | 125 | 75 |
| 予選最高位 | 3位 | 1位 |
| 決勝最高位 | 1位 | 3位（2回） |
| リタイヤ数 | 2回 | 5回 |




LAT

ダニエル・リカルドは、ルノーを離れてマクラーレンへ行くと決めたことを、密かに後悔していたかもしれない。このフランスのチームには3強へ挑戦する力がないと見切った彼は、長らく不振を託ったマクラーレンが再浮上を始めていたこともあって、まだ2020年シーズンが開幕してもいないうちに、この移籍を決断した。

ところが、いざシーズンが始まってみると、リカルドはルノーで2度もポディウムに上がってみせ、セルジオ・ペレスには一歩譲るとしても、間違いなくベスト・オブ・ザ・レストのひとりだったのだ。

# DANIEL RICCIARDO

## McLAREN　ダニエル・リカルド

# 最強PUを射止めたチームで要求される上昇機運の相乗効果

その一方で、リカルドの決断は正しかったと考えるべき理由もいくつかある。実際のところ、マクラーレンは今季の序盤戦では苦戦を強いられるかもしれない。パワーユニット（PU）をルノーからメルセデスに変更する彼らは、わずか3日間のプレシーズンテストで、新しいパッケージを実戦に向けて仕上げなければならないからだ。だが、少なくともパパイアオレンジのマシンはドイツ製PUを得て、昨年以上の競争力を発揮するはずだ。

昨年、リカルドはルノーのチームリーダーを務め、評価が高いエステバン・オコンを成績面で圧倒。当然、マクラーレンでも同様の立場に立つことが期待されるが、手始めに3年目のシーズンを迎えるチームメイト、ランド・ノリスとの争いを制する必要がある。

ノリスは、過去2年間にデビューした若手のなかでも、とくに前途有望とされるドライバーのひとりだ。ジュニアフォーミュラ時代には、資金に恵まれているだけと評する人もいたが、そうした批判も跳ね返し、F1で速いクルマに乗せるべきドライバーであることを実力で証明しつつある。ここ2シーズンの成績では先輩格のチームメイト、カルロス・サインツの後塵を拝したものの、リカルドにとって彼が最初のベンチマークになるのは間違いない。

リカルドには、マクラーレンで達成すべきおもな目標がふたつある。ひとつはチームの進歩を手助けして、カスタマーチームとして可能な限り高い順位を目指すこと。もうひとつは、レースで勝ち、タイトルを争う能力があることをメルセデスやフェラーリに示して、彼らの将来のドライバー候補のリストに自分の名前を載せることだ。

これからマクラーレンで過ごす日々は、リカルド自身承知のとおり、今後のキャリアを大きく左右する可能性が高い。アンドレアス・ザイドルが着任して以来、長足の進歩を実現してきたこのチームにとっても、リカルドは中団グループの争いにおいて大きな武器になるだろう。同じグループに属するフェルナンド・アロンソやセバスチャン・ベッテルとのコース上の争いは、きわめて興味深いものになりそうだ。

LAT




ルノーは、リカルドの加入以降レース戦略やレースクラフトの巧みさを向上させてきた。マクラーレンにおいても、チームを主導する能力が要求される。

# CARLOS SAINZ

**FERRARI** カルロス・サインツ

## 低迷期のカンフル剤として試される〝跳ね馬との親和性〟

カルロス・サインツは、これ以上はないというタイミングでフェラーリに加わった。皮肉に聞こえるかもしれないが、それが私の見方だ。１９５０年以来、最悪のシーズンのひとつを過ごしたばかりのスクーデリアは、クルマの開発が制限されることもあって、今季も劇的な復調を示すとは考えにくい。しかも、チームメイトとなるのは稀代の逸材とも言われるシャルル・ルクレールで、いまやチームは彼を中心に回っている。

だが、サインツには〝不幸中の幸い〟とも思えるファクターがある。まず、フェラーリのパフォーマンスが昨年をさらに下回ることはあり得ず、上り調子のチームの一員となることで彼自身の印象も良くなるだろう。もうひとつは、昨年のセバスチャン・ベッテルのようにルクレールに完膚なきまでに打ちのめされることさえなければ、サインツは元世界王者と同等か、それ以上との世評を得られることだ。

実際、予選ではルクレールに敵わなくても、レースで互角に戦ってみせれば、サインツは大いに人々の注目を集めるに違いない。彼の15年シーズンについて評価をあらためる人もいるかもしれない。あの年、サインツとマックス・フェルスタッペンは、トロロッソのチームメイトとして同時にF1にデビューし、速さの点では両者にほとんど差はなかった。ただ、フェルスタッペンがヘルムート・マルコのお気に入りだったために、彼らは大きく異なるキャリアを歩むことになったのだ。

サインツの速さとレースクラフトには定評があるが、もうひとつの長所は、どんな状況であろうとコース上での僚友との接触は避けるという自制心を持ち合わせていることだ。過去2年間、ルクレールとベッテルは何度となくそうした過ちを犯し、互いに相手方を責める発言を繰り返した。その点、サインツは常にハードだがフェアな戦い方をするはずで、もし同士討ちによってスクーデリアが貴重なポイントを失うとすれば、その責任はルクレールが負うべき場合が多いだろう。

サインツにとっては、フェラーリで過ごすこれからの2シーズンが、その後のキャリアを決定づけることになる。ルクレールと肩を並べ、ときには上回ることもあれば、彼はトップドライバーの地位を確立し、フェラーリでも他のチームでも長期にわたって活躍できるはずだ。また、ルクレールの後塵を拝しながらも、昨年のベッテルを超える成績を残せるようなら、スクーデリアが契約の延長をオファーする可能性が高い。彼らは優れたナンバーツーを手元に残したいと考えるに違いないからだ。そして、もし昨年のベッテル以下のパフォーマンスに終われば、もう少なくともトップチームからは声がかからず、F1でのキャリアは事実上終わりを迎えることになる。

結果がどう出るかは、神のみぞ知るといったところだ。だが、サインツにはスピードと才能だけではなく知性もあり、この究極の試練を見事にクリアしながら、フェラーリを過去2年間より強いチームにする能力を持っているのは間違いない。

LAT



昨季、自身ベストシーズンを過ごしたサインツは、キャリアのピークに達しつつある。不振を極めるフェラーリ加入は一見不運にも見えるが、サインツがもたらすものは多いと言える。




LAT

# 運命を左右しかねない共依存性
# 鍵はベッテルのやる気にあり？

## SEBASTIAN VETTEL

**ASTON MARTIN**　セバスチャン・ベッテル

**2021 F1**
**見るべき8人**

今年、私たちが目にするのは、どんなセバスチャン・ベッテルだろうか。かつてレッドブルを自分中心のチームに作り変えて選手権４連覇を達成した、モチベーションが高く自信満々のドライバーか、あるいは昨年フェラーリでシャルル・ルクレールに負け続け、モチベーションも自信も喪失した引退間近のドライバーか……。

どちらが正答になるかは、Ｆ１に本格的に復帰するアストンマーティンのパフォーマンス次第だろう。残念ながら、チームメイトのランス・ストロールは、昨年の僚友セルジオ・ペレスと比べても明らかに能力に限界があり、ベッテルと優劣を競う相手にはなり得ないからだ。

レース界の古い格言で、「ドライバーがスキルを失うことはないが、意志を失うことはあり得る」というものがある。年齢と成功を重ねるにつれて、ハングリーさを維持するのは難しくなるのだ。そして、ルイス・ハミルトンやミハエル・シューマッハーと、その他の優れたドライバーたちの違いもそこにある。たとえばミカ・ハッキネンやキミ・ライコネンは、優勝やタイトルのチャンスがある局面では、その天賦の才能を遺憾なく発揮した。だが、ハッキネンの場合、王座を奪還するにはさらなるハードワークが必要であることが分かると、あっさりＦ１から引退してしまった。ライコネンはいまもなお現役を続けているが、すでにトップドライバーの範疇には数えられず、彼自身も人生にはＦ１より大事なことがあると公言している。

ローレンス・ストロールは莫大な投資をして、ベッテルを雇い入れた。元世界チャンピオンの年俸は決して安くはないうえに、ペレスの放出は彼が持ち込んでいたメキシコのスポンサーをすべて失うことを意味したからだ。それだけに、ストロールとしてはベッテルが成功への渇望を示し、トップに返り咲くためにあらゆる手を尽くすようになってくれないと困るのである。

ベッテルが加わったのが、レッドブルのように優勝のチャンスがあるチームなら、彼がかつての内なる炎を取り戻す可能性は高いと考えられる。しかし、アストンマーティンでは、おそらくフェラーリ、マクラーレン、アルピーヌ、あるいはアルファタウリも含めた中団グループで争うことになり、ポディウムに立つチャンスがあるとすれば、メルセデスとレッドブルの４人のドライバーのうち、少なくともふたりがトラブルに見舞われた場合に限られるだろう。実際のところ、予選でもレースでも5位争いが最善という状況が、ベッテルのＦ１への情熱を再び呼び覚ますとは思えない。

もちろん、これは私の予想であり、外れる可能性もある。昨年の様子を見る限り、上位を争うチャンスが充分にあると感じたときには、かつてのベッテルが姿を現して、中団グループで気

V.Rys



４輪すべてが同じように滑る挙動を好むベッテル。昨シーズンは一貫性のないマシンに手を焼き、スピンを繰り返した。レーシングポイントRP20の改良版で臨む今季は、ベッテルにとって復調の好材料となるか。



XPB

迫あふれるバトルを見せてくれたのは確かだ。ただ、金曜の段階で流れが悪くなり始めると、ベッテルは早々と見切りをつけてQ2での脱落を受け入れ、レースでもフィールドの後ろ半分に埋没して、友人のライコネンあたりとポイント圏外での順位争いに終始することが多かった。

　アストンマーティンは、昨年のレーシングポイントRP20の正常進化形マシンを擁して、シーズンの開幕を迎える。クルマの相対的な競争力が大きく変わらないとすれば、おそらくベッテルは中団グループの前のほうを走れるであろうし、そうなれば彼も少しは元気を取り戻すに違いない。だが、そうならなかった場合には、彼はすべてをあきらめ、もはや再度の選手権タイトル獲得はかなわぬ夢と悟って、わずかなポイントを得るために淡々とクルージングするだけになるかもしれない。

　そうした意味において、ベッテルと契約することは、アストンマーティンにとって大きなギャンブルだった。彼には失うものは何もない。不振を極めたフェラーリでの最後のシーズンで、彼の評価はひどく損なわれ、もはや誰も彼をトップドライバーという括りには含めなくなった。もし新天地でポジティブなインパクトを生み出すことができれば、彼は失われたオーラを多少なりとも回復するだろう。だが、仮にそれができなくても、状況は移籍前と何も変わらない。おそらく1～2年後には自然にF1での居場所を失い、あとは裕福な元F1世界チャンピオンとして、残りの人生をのんびり楽しむだけになるはずだ。

　しかし、アストンマーティンが中団グループのバトルをリードしていくためには、ベッテルがチームを導く灯火になってくれるかどうかが決定的に重要だ。ストロールには、その他大勢としてF1に参加するだけで満足するつもりはない。彼は勝つためにF1に足を踏み入れ、22年の新テクニカルレギュレーションによって、プライベーターにもメルセデスのワークスチームと互角に戦う機会が訪れることに期待をかけている。そして、公言こそしないものの、息子のランスがグランプリレーシングで名を成すほどの器ではないことはほかでもない父親自身がよく理解しており、それゆえにベッテルにすべてを託そうと決めたのだ。

　今季、アストンマーティンは、人々の印象に残るパフォーマンスを発揮できるだろうか。それはひとえに、過去7年間を無冠で過ごしたベッテルの復活への意志にかかっている。

**2020年シーズン対戦成績（17戦分）**

| | ベッテル | ルクレール |
|---|---|---|
| 予選 | 4勝 | 13勝 |
| レース | 5勝 | 12勝 |
| ポイント | 33 | 98 |
| 予選最高位 | 5位 | 4位（4回） |
| 決勝最高位 | 3位 | 2位 |
| リタイヤ数 | 2回 | 4回 |

# チームがもたらす理想的負荷 証明すべきは前途有望であること

# YUKI TSUNODA

## ALPHATAURI

角田裕毅

**2021 F1 見るべき8人**

角田裕毅は、レッドブルとホンダのパートナーシップが、若手ドライバー市場にもたらした最初の成果である。この若き日本人は、F2のルーキーシーズンでの活躍を経て、F1昇格のチャンスを手にした。前年のF3チャンピオン、ロバート・シュワルツマンとF2ルーキー同士の覇権争いを繰り広げ、選手権を2位で終えた経験豊富なカラム・アイロットにも、わずか1点差まで迫ったのだ。

　フィーチャーレースでの2勝をスパ・フランコルシャンとバーレーンのアウターレイアウトで挙げたという事実は、ポールポジション4回（最多ポールはアイロットの5回）の記録とともに、角田の速さを証明するものだった。ヨーロッパでの最初のシーズンとなった前年のF3で、本領を発揮するまでに少し時間を要したこともあり、彼がF1の初年度から目覚ましいパフォーマンスを見せると予想する人はあまり多くはない。だが、彼は自身の価値を証明済みであり、F1に相応しいドライバーであることは間違いない。

　角田にとってアルファタウリは、グランプリレーシングの作法を学ぶには理想的な環境だ。フランツ・トストを筆頭とするチーム全体が、若手ドライバーと仕事をしながら、彼らの弱点を矯正し、長所を伸ばすことにかけては15年もの経験を有しているからだ。トストは、部外者には厳しそうに見えるが、互いに知り合い、一緒に仕事をしてみると思いやりのある温かい人物だ。また、ファクトリーでもサーキットでも、いつも最初に姿を見せて最後まで残るワーカホリックとしても知られている。彼はF1で初のシーズンを迎える角田を導きながら、ヘルムート・マルコには、どんなドライバーでもレッドブル・レーシングへ昇格する準備ができるまでに3年はかかると、いつものようにクギを刺すだろう。

　ピエール・ガスリーとアレクサンダー・アルボンは、いずれもトロロッソでのルーキーシーズンに見事な活躍を示しながら、メインチームでは満足な結果を残せなかった。この事実は、トストの警告の正しさを証明するものであり、今度こそはマルコがジュニアチームを任せてきた男のアドバイスに耳を貸すことを、誰もが期待している。

　このところ着実に評価を高めているガスリーは、角田にとって最高のベンチマークになる。ガスリーの群を抜く速さとレースクラフトは誰もが認めるところで、角田が最初から彼に勝てると予想する者はいないだろう。昨年はダニール・クビアトでさえすっかり影が薄かったことを考えると、もし角田が経験豊富なチームメイトに迫ることができれば、それだけで充分に衆目を集めるに違いない。そして、シーズン中盤以降に彼がガスリーに勝ち始めるようなら、もっとも厳しい批評家をも感心させることになるはずだ。

　実際のところ、重圧という観点から言えば、角田よりガスリーの方がずっと難しい立場にある。ガスリーがレッ

LAT




12月15日にアブダビで開催されたヤングドライバーズテストでは、今季F1デビューを果たすドライバーのなかで最速タイムをマークした角田。数々の有力ドライバーが巣立ったチームで、角田の適応力がどう生きるか。

ドブルへの再召喚に向けて希望をつなぐには、昨年と同様の成績を挙げ続けなければならない。これに対して、角田は今季のパフォーマンスにかかわらず、2022年も引き続きチャンスが与えられるものと見られているからだ。

　ジュニアフォーミュラでの戦いぶりを見る限り、角田はオーバーテイクが巧みで、F2でのタイヤマネジメントもすぐにマスターしており、中団グループのライバルたちにとって侮りがたい相手になるだろう。アルファタウリのパフォーマンスが昨年の水準を大きく上回るとは考えにくいとしても、彼がF1でも同様の進歩を続ければ、コンスタントにポイントを獲得していく可能性は充分にある。アルファロメオ、ハース、ウイリアムズと比べると、アルファタウリの競争力のレベルは明らかに一段上で、トップ2に続くセカンドグループの後衛として、フェラーリ、マクラーレン、アルピーヌ、アストンマーティンがミスを犯したり、トラブルに見舞われたりした場合には、そのチャンスを活かせる位置にいるはずだ。このチームにはときには格上の相手と互角に戦うだけの力があり、ガスリーと角田も少し運に恵まれれば、「予期せぬ客人」としてフィールドの前方付近を走れるかもしれない。

　今年、ガスリーが結果を出し続けなければならないのとは対照的に、角田に求められるのは前途有望であることを証明し、レッドブルのメインチームへの昇格を目指して、じっくり学んでいくことだけだ。たとえホンダの後押しがなくても、彼はF1で戦い続け、フィールドの上位への歩みを進めるのに必要な資質をすべて備えている。誰よりも速く学習し、周囲の騒ぎにも動じない彼の能力は、そのプロセスにおいて大きな武器になるだろう。

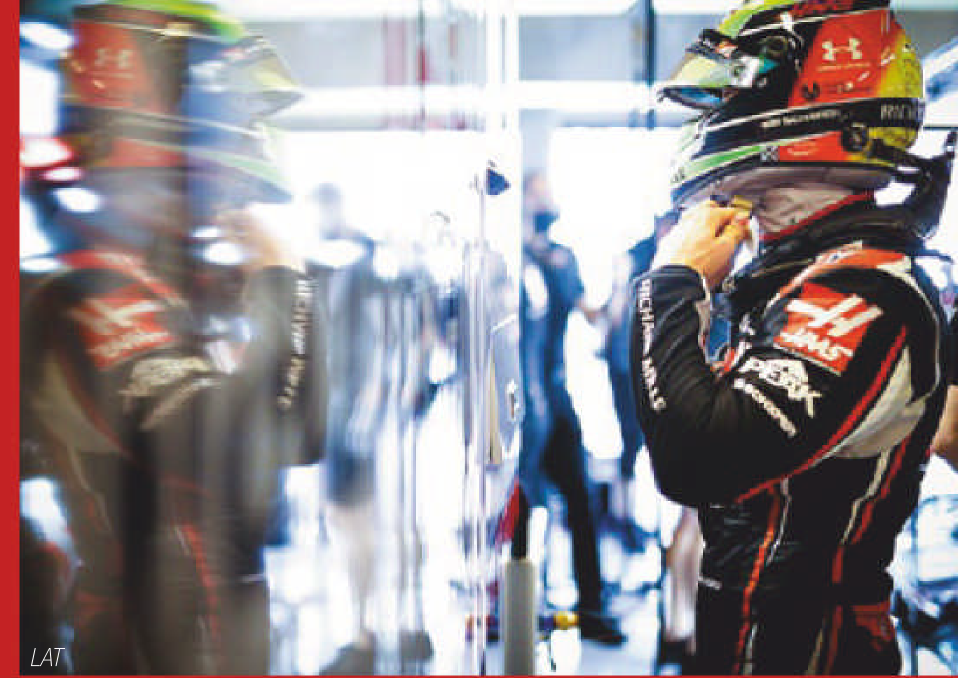
　デビューまでに、テストで新車に乗れるのはたった1日半という状況は、ルーキーにはかなり厳しいと言わざるを得ない。だが、開幕戦がオーストラリアからバーレーンに変更されたことは、角田には有利に働きそうだ。ウォールがコースに近く、わずかなミスが重大な結果につながり得るアルバートパークと比べると、バーレーンは彼が熟知しているサーキットであり、ドライバーのミスに対しても寛容だからだ。

**F1デビューまでのおもなシリーズ戦績**

| 年度 | シリーズ名 | エントラント | 参戦数 | 優勝回数 | PP | FL | 表彰台 | 獲得ポイント | ランキング |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2016 | FIA F4日本選手権 | Sutekina Racing Team | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 30 | 16位 |
| 2017 | FIA F4日本選手権 | SRS/コチラレーシング | 14 | 3 | 4 | 1 | 6 | 173 | 3位 |
| 2018 | FIA F4日本選手権 | HFDP/SRS/コチラレーシング | 14 | 7 | 8 | 4 | 11 | 245 | 1位 |
| 2019 | FIA F3選手権 | イェンツァー・モータースポーツ | 16 | 1 | 0 | 1 | 3 | 67 | 9位 |
| | ユーロフォーミュラ・オープン・チャンピオンシップ | チーム・モトパーク | 10 | 1 | 0 | 2 | 6 | 151 | 4位 |
| | マカオグランプリ | ハイテック | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11位 |
| 2020 | トヨタ・レーシング・シリーズ | M2・コンペティション | 15 | 1 | 0 | 0 | 3 | 257 | 4位 |
| | FIA F2選手権 | カーリン | 24 | 3 | 4 | 3 | 7 | 200 | 3位 |


M.Asuda

# 〃皇帝の息子〃に重圧なし
# されど相方に一抹の不安あり



2世ドライバーにはどうしてもついて回る親の存在だが、シューマッハーは下位カテゴリーで実績を挙げることで、その実力を証明してきた。過度な期待がかからない今季のうちに、いかに自身の経験を積めるかがシューマッハーのF1キャリアにとって鍵となる。

昨年のF2チャンピオンで、2年前にはヨーロッパF3選手権も勝ち取ったドライバーなら、F1のシートを得る資格は充分にある。たとえジュニアフォーミュラでは常に最強のチームでドライブし、FIAやフォーミュラ・ワン・マネジメントの首脳に公然と応援されていてもだ。

ミック・シューマッハーはそんな道程をたどりつつ、なるべく目立たないように心掛けながらF1まで上がってきた。ハースが競争力の高いクルマを提供できないことも分かっており、彼にとって21年は、できるだけプレッシャーのかからない環境でF1について学ぶシーズンになるだろう。

偉大なドライバーの息子としてレースをするのは、とくにその父親自身が息子の手助けをできない場合には、かなり難しいことにもなり得る。元ワールドチャンピオンのデイモン・ヒルやジャック・ビルヌーブは、まさにそのような経験をしてきた。ただ、このふたりとは違って、ミックには強力なサポート体制がある。彼はフェラーリ・ドライバー・アカデミーの一員であり、ジャン・トッドやロス・ブラウンの個人的支援も受けているのだ。このことを面白く思わない人がいたのも確かで、F3やF2では彼のクルマに何らかの「技術的アドバンテージ」があるとの示唆や中傷が絶えなかった。だが、F1に来ればもはやそうした疑いの余地はなく、シューマッハーの真の実力が明らかになる。

ハースが今季もフィールド後方から抜け出せず、アルファロメオやウイリアムズを相手に戦う可能性が高いことは、彼にとってはむしろ好都合だ。これまでシューマッハーは、どのカテゴリーでも最初のシーズンの成績は冴えず、2年目に大きく伸びる傾向を示してきた。F1でも、充分に力を蓄えた22年に速いクルマに乗れることに期待をかけ、1年目は後方グループを走りながらグランプリレーシングについて学ぶことに専念するだろう。

この完璧に近いシナリオにおいて唯一の不安は、新しいチームメイトとの関係が、以前からあまりうまくいっていないことだ。シューマッハーとニキータ・マゼピンは、カートで戦っていた時代から互いに相手のことが好きではなかったようで、今年ハースのガレージ内で彼らが火花を散らすのは確実と言ってもいい。シューマッハーがフェラーリの全面的支援を受けるのに対し、マゼピンの父親はハースを買い取る意向を示し、すでに息のかかったチームスタッフ数名をチームに送り込んでいる。したがって、これはふたりの若者の不仲にはとどまらず、両陣営間の政治的な争いという色合いも帯びることになる。

私にはシューマッハーのほうがより理知的に見え、このチーム内バトルでも、おそらく彼が優位に立つだろう。コース上でのミスや、ペナルティを受ける回数が少ないと考えられるからだ。ミックが速さでも一貫してマゼピンをリードすれば、勝敗は最初の2～3カ月で自ずと明らかになり、それが彼らのF1での将来を占うことにもなる。

## MICK SCHUMACHER

**HAAS** ミック・シューマッハー



**2021 F1**
**見るべき8人**

# NIKITA MAZEPIN

**HAAS** ニキータ・マゼピン


LAT

## 危険走行に問題行動の数々――招かれざる〝ロシアの火薬庫〟

ニキータ・マゼピンのF1デビューは、こんなふうに比喩できるのではなかろうか。裕福な家庭の息子が転校してきた。その子はほかの生徒全員に嫌われているが、それでもみんなと一緒にサッカーをしている。なぜなら、上等なサッカーボールを持っているのは、彼だけだからだ……。

彼は2年目のF2シーズンで、フィーチャーレース2勝というまずまずの成績を残した。だが、危険なドライビングが物議を醸すことも多く、なかでも最終ラウンドのバーレーンでは、危うく1戦の出場停止を科せられるところだった。それに加えて、彼はSNSにセクハラまがいの動画を投稿したことでもひんしゅくを買っており、このロシアの大富豪の息子がF1のグリッドに並ぶことを、パドックの住人の多くが不快に思うのも無理はない。

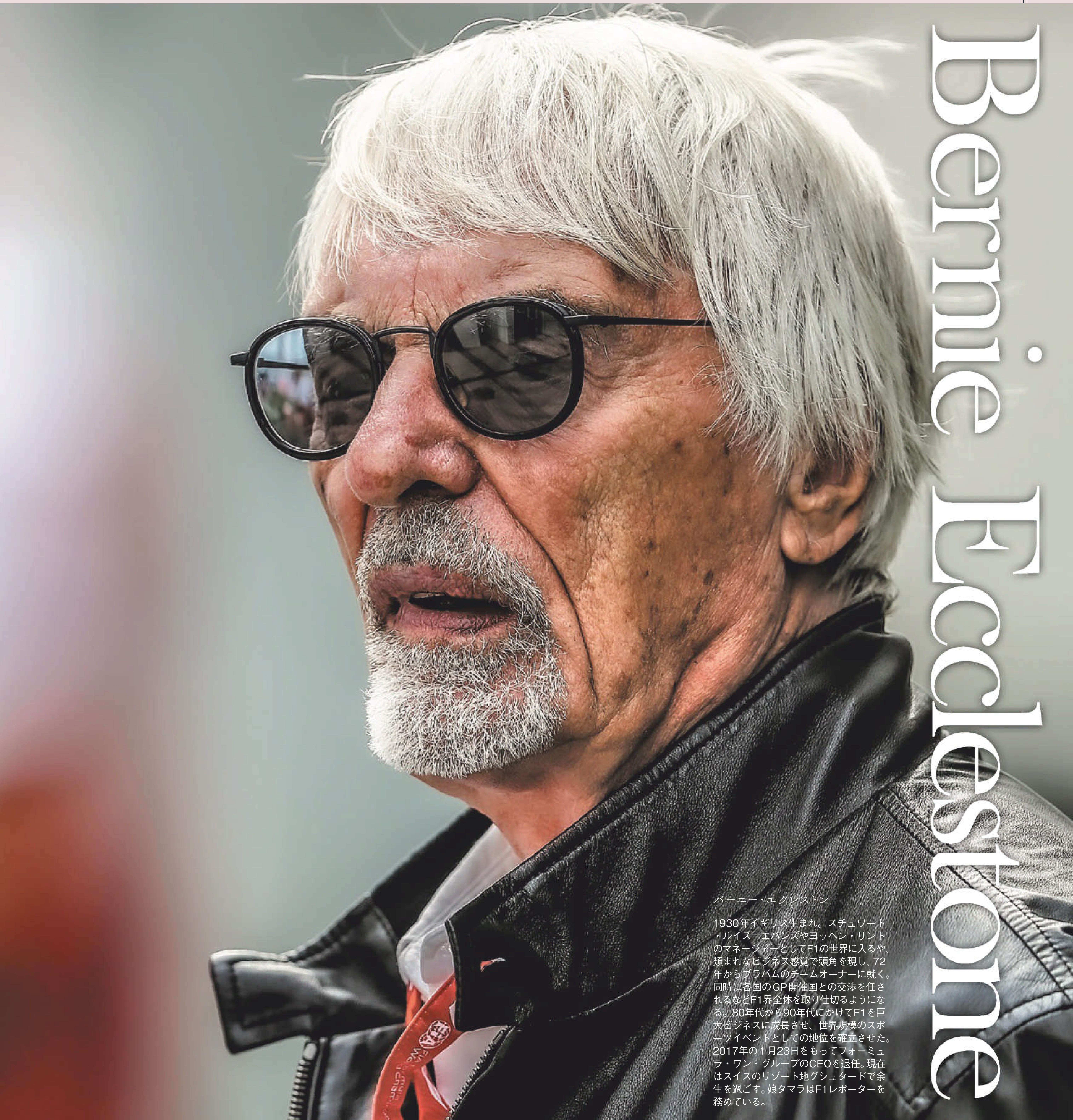
かつてランス・ストロールがそうだったように、マゼピンのF1への道程は、父親がレーシングチームを買収することで整えられてきた。マゼピン家の場合はハイテックを買い取って、まずはF3で、続いてF2でも、息子のサポート役を務めるドライバーたちをレースに送り込んだのである。ただ、ストロール家と違うのは、マゼピンが選手権タイトルをひとつも獲得できないままF1に上がってきたことだ。ストロールはイタリアF4、ニュージーランドのトヨタ・レーシング・シリーズ、ヨーロッパF3でチャンピオンになっている。これに対してマゼピンは、目ぼしいライバルがいない2019/20年のアジアF3選手権で3位、GP3最後のシーズンでの2位がベストリザルトだ。したがって、同じ有名なペイドライバーでも、戦績という点では同等とは言いがたい。

今季、マゼピンにはハイテックのオリバー・オークス代表をはじめとして、同チームの主要なメンバー全員が付き添う。こうした体制からも、父親のドミトリーが21年末にハースを買収するつもりでいることは確実と見られ、息子はこれまでと同様の手厚いサポートを受けながら、F1での最初のシーズンを迎えることができるだろう。しかし、ギュンター・シュタイナーの怒りっぽい性格を考えると、何かとトラブルを起こしやすいマゼピンとの関係は、いつ爆発するか分からない火薬庫のようなものになりそうだ。また、マゼピンは新しいチームメイトのミック・シューマッハーとも仲が悪い。いろいろな意味で話題は絶えないが、あまり実り多いとは言えないシーズンになる可能性が高い。

マゼピンに期待できるのは、ウイリアムズのニコラス・ラティフィやシューマッハーと18番手を争うことくらいだろう。チームは全面的に刷新される22年のマシンの開発にリソースを集中させており、今年はひとまず生き残るだけでよしとせざるをえない。それもふたりのルーキーにとっては、プレッシャーが軽減されるという意味で良いことかもしれない。

Sutton


2020年のF2最終ラウンドのパフォーマンスから、マゼピン自身のメンタルに課題があるのは明らかだ。"義理"を重視するハースでどのような成長を遂げるのかも、21年シーズンのひとつの見どころかもしれない。



# Bernie Ecclestone

バーニー・エクレストン

1930年イギリス生まれ。スチュワート・ルイス＝エバンズやヨッヘン・リントのマネージャーとしてF1の世界に入るや、類まれなビジネス感覚で頭角を現し、72年からブラバムのチームオーナーに就く。同時に各国のGP開催国との交渉を任されるなどF1界全体を取り仕切るようになる。80年代から90年代にかけてF1を巨大ビジネスに成長させ、世界規模のスポーツイベントとしての地位を確立させた。2017年の1月23日をもってフォーミュラ・ワン・グループのCEOを退任。現在はスイスのリゾート地グシュタードで余生を過ごす。娘タマラはF1レポーターを務めている。

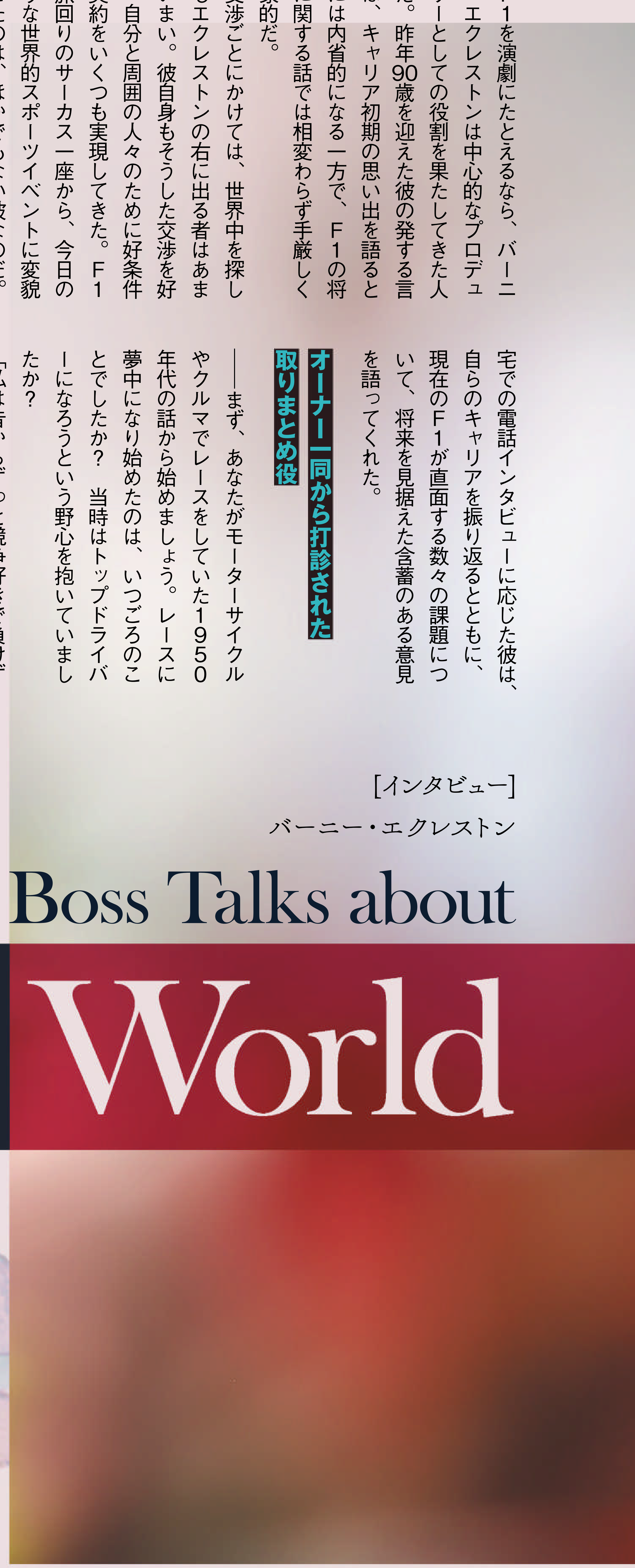
［インタビュー］
バーニー・エクレストン

# Ex-Formula One Boss Talks about Today's World

# “元支配者”が打ち明けた“いまのF1”

**新型コロナウイルスの影響による社会的影響を強く受けた2020年
前代未聞の珍事が連続したシーズンを、FOMの元会長を務めた
“現代F1の父”はどのように受け止めたのか？**

Text：ロブ・ウィドウズ（Rob Widdows）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT／Sutton／XPB


LAT

F1を演劇にたとえるなら、バーニー・エクレストンは中心的なプロデューサーとしての役割を果たしてきた人物だ。昨年90歳を迎えた彼の発する言葉は、キャリア初期の思い出を語るときには内省的になる一方で、F1の将来に関する話では相変わらず手厳しく印象的だ。

交渉ごとにかけては、世界中を探してもエクレストンの右に出る者はあまりいまい。彼自身もそうした交渉を好み、自分と周囲の人々のために好条件の契約をいくつも実現してきた。F1を旅回りのサーカス一座から、今日のような世界的スポーツイベントに変貌させたのは、ほかでもない彼なのだ。だが、バーニーはそれ以前にまずレーサーであり、勝つために生きている男でもある。

彼と妻のファビアナ、そして6カ月の息子アレクサンダーは、このロックダウンの時期をスイスのグシュタードにある自宅で過ごした。バーニーは、この山岳リゾート地にあるホテル・オルデンのオーナーなのだ。40年間にわたって自身の王国だったF1を、彼はいまもなお注意深く見守っている。自宅での電話インタビューに応じた彼は、自らのキャリアを振り返るとともに、現在のF1が直面する数々の課題について、将来を見据えた含蓄のある意見を語ってくれた。

## オーナー一同から打診された取りまとめ役

──まず、あなたがモーターサイクルやクルマでレースをしていた1950年代の話から始めましょう。レースに夢中になり始めたのは、いつごろのことでしたか？　当時はトップドライバーになろうという野心を抱いていましたか？

「私は昔からずっと競争好きで負けず嫌いだった。信じてもらえないかもしれないが、最初は自転車競技から始めて、やがてモーターサイクルに乗り換え、クルマにまで行き着いた。使い古された500ccのクーパーJAPだった。競争好きの人間には、その欲求を満たす何かが必要だ。それはビジネスでも同じで、私は自分のため、周りの人々のために最善の取引をしようとして戦った。

レースでは何度か優勝も果たしたが、

# Bernie Ecclestone

［インタビュー］バーニー・エクレストン

ときには大きなアクシデントもあって、ブランズハッチでの事故では観客のひとりが負傷した。当時は安全対策と言っても、適当に杭を打ってロープを張りわたした程度でね。私は中古車販売の事業を営んでいて、プロのレーシングドライバーではなかったから、そこで見切りをつけることにした。少しは勝利の美酒も味わったが、最後はモーターサイクルのレースで病院送りになった。レーシングドライバーになるために、命を危険にさらす覚悟があったかと言われれば、答えはノーだ」

——その後、あなたはすべてのF1チームを代表してビジネスを行なうようになり、さらにフォーミュラ・ワン・コンストラクターズ・アソシエイション（FOCA※現フォーミュラ・ワン・グループ）を立ち上げて国際自動車スポーツ連盟（FISA※現FIA）に対抗しました。チームをまとめるために、あなた自身が説得して回ったのですか？

「いや、違う。チームオーナーたちが私のところへ来て、全体の代表としてうまく仕切ってくれないかと頼まれたんだ。実際、誰かがその役目を務める必要があった。当時は金銭面でのトラブルが多く、チームが正当な支払いを受けられないこともよくあり、彼らは好条件で交渉をまとめられる代表者を求めていた。それにはまず全チームで取り決めを結び、団結しなければならなかった。

その仕事に対して、私は一定の報酬を受け取った。しかし、金がおもな動機だったのではない。まあ、何でも欲しいものが買えるのはいいことだが、私の望みは良い条件で契約を交わすことで、失敗したときには自分に腹が立って仕方がなかった。あれはチームが相応しい報酬を得るための闘争であり、だからこそ私はFOCAの運営への関与を深め、FISAと渉り合い、テレビ放映権料の交渉をした。とくにテレビは重要だった。世界中でもっと良いかたちで放映され、それに見合った代価を得るべきだったのに、組織立った契約交渉ができていなかった」

——当時マックス・モズレーは、マーチの共同チームオーナーであり弁護士でした。あなたとマックスが手を組んだのは意外にも思えますが、どうして彼が必要だと考えたのでしょうか？

「意外だって？　中古車屋と弁護士とでは釣り合わないとでも言うのかね？　ブラバムを買収した私は、コリン（チャップマン）、フランク（ウイリアムズ）、テディ（メイヤー）といった人たちと顔を合わせるようになった。彼らはみんなチームの代表者で、マックスもそこにいた。この仕事をしていくには、法律家が必要になるだろうと思ったし、実際に彼とはうまく力を合わせて仕事ができた。彼はF1をよく知っていた。チームオーナーでもあり、頭も良かった。チームオーナーたちは正当な代価を得ていなかった。自分たちでクルマを作り、いわば彼らがF1そのものだったにもかかわらずだ。必要なのは全体を組織化することだった」

——本当にそれだけだったのでしょうか？　マックスがFIA会長になっても何のメリットもなかったと？　しかし、あなたは92年のコンコルド協定で商業権をほぼ完全に支配下に置き、F1の首領という立場を確固たるものにしました。

「友人だからという理由で、便宜を図ってくれと頼んだことはないし、世間

**「F1は、人々を楽しませることができなければビジネスとして成り立たない」**

LAT




英国ジュニアフォーミュラ時代のバーニー。1950年のF1開幕戦イギリスGPの前座レースに出場するなど、精力的に活動していたと言う。マシンは、クーパーが最初に製作した『500』で、シャシーはフィアット 500用のものを活用している。

LAT



1974年、ブラバムのオーナーに就任していたバーニーは、そのビジネスノウハウを活かし主催者との金銭交渉を行なうF1コンストラクターズ・アソシエイション（F1CA）の取りまとめ役に指名された。のちにF1CAはFOCAと名称を変更し、F1の運営全体にまで影響を与えるようになる。


2020 Rd.13 Emilia-Romagna GP


XPB


2020 Rd.11 Eifel GP

XPB


2020 Rd.15 Turkish GP


XPB

急きょ開催が決まった上記３つのサーキットは、いずれも最後にGPが行なわれてから７年以上が経過している。トルコGPなどのように、付け焼刃的な再舗装、設備の更新を強いられる状況は、必ずしも『F1のあるべきカタチ』とは言えないのかもしれない。バーニーの「ガッカリ」発言にはこのような意図もありそうだ。

の人たちにそう思われたくもないね。とくに（ジャン・マリー）バレストルに関わることでは、メディアが広めた話の多くは事実と異なっていた。コンコルド協定に関しては、チームにとっていい契約ができたと思っている。何でも合議制で運営することはできない。それでは時間がかかりすぎるからだ。近年あらゆるプロスポーツが大きく変わってきたが、F1はその先駆けになった。そのあたりについては、何度も話しているとおりだ。私には何の後悔もない。過去は変えられないし、やるべきことはやったと思っている」

――しかし、あなたが築いたビジネスは、やがてリバティメディアに買収されることになりました。F1を手放すのは、つらいことだったのではありませんか？

「いや、簡単な話さ。私はクビになった。面倒なことは何もなかったよ。まだリバティと3年契約を結んでいて、報酬はもらっているがね。彼らから、チェイス・キャリーという人物が仕切りたがっていると言われて、『そうか、それならそいつに任せたほうがいいだろう』と答えた。実際のところ、はっきり辞めてくれと告げられたことはないし、彼らにはそんな権限もない。ただ彼らが会社を買収し、あの男が私の務めていた職を望んだということだ。

彼らとしては、『私たちはアメリカ人だ。新しいデジタルの世界を理解できない80歳過ぎの爺さんよりも、自分たちの方がずっといい仕事ができる』と考えたに違いない。だが、すぐに彼らは、思ったほど簡単ではなさそうだと気づいた。アメリカでのレースを増やすとか、より多くのテレビ契約を獲得すると言っていたが、どれも実現はしていない。リバティは、潤沢な利益が上がっているのを見て、この会社を買収した。彼らはビジネスマンなのだから、それは結構なことだ。ただ、彼らはレーサーではないし、レースの世界で育った人々でもない」

## 現行パワーユニットは ファンの要望にそぐわない

――20年シーズンのF1について話しましょう。あなたは現在でもよくレースを訪れ、関係者と連絡を取りあっていますね。昨年はいわゆるオールドスクールなサーキットでのレースがいくつか復活し、私たちを楽しませてくれましたが……。

「ちょっと待ってくれ。いったい何を楽しんだと言うんだ？ 君たちがあの手のサーキットを好きなのは、昔のことを思い出させてくれるからだろう？ 私としては、むしろガッカリしている。私はすべてのグランプリコースの水準を高めようと努め、新しいサーキットを作ってきた。チーム、スポンサー、観客、テレビ局のために、年々あらゆることを改善していったんだ。ああいった古いサーキットは時代遅れで、もはやF1には向いていない。かつてはイモラも素晴らしいと思えたが、いまではそれほど良いとは思えない」

――ヘルマン・ティルケが設計した新しいサーキットを好きになれない人もいます。どれも同じように思えて、伝統的サーキットのような雰囲気がないからです。

「君や私にとっては、昔を懐かしむのも悪くないかもしれない。だが、もっと若い世代の人たちは、まあ数はそれほど多くはないとしても、もっとスマートで設備の整ったサーキットを望んでいる。

いずれにせよ、ブラジルのレースは、今年もイ

# Bernie Ecclestone

[インタビュー] バーニー・エクレストン

ンテルラゴスにとどまることになりそうだよ。私が直接彼らと話をしている。開催費用はサンパウロ市が払うだろう。グズグズしている時間はないと言ってあるから、きっと実現するはずだ」

――それはいい知らせですね。しかし、私たちが住むこの世界で、Ｆ１に未来はあるでしょうか？　世界は急速に変化しつつあります。

「いろいろな変化が起きるだろう。誰もが電気自動車に乗るようになり、政治家もそうした流れを察して、ガソリンエンジンのクルマで市街地に乗り入れることはできなくなる。世間の人も『あのブンブン走り回っているＦ１は、どうして電気自動車じゃないんだ？』と言い始めるだろう。自動車メーカーは数年以内に、ガソリンエンジンやディーゼルのクルマを作るのをやめようとしている。

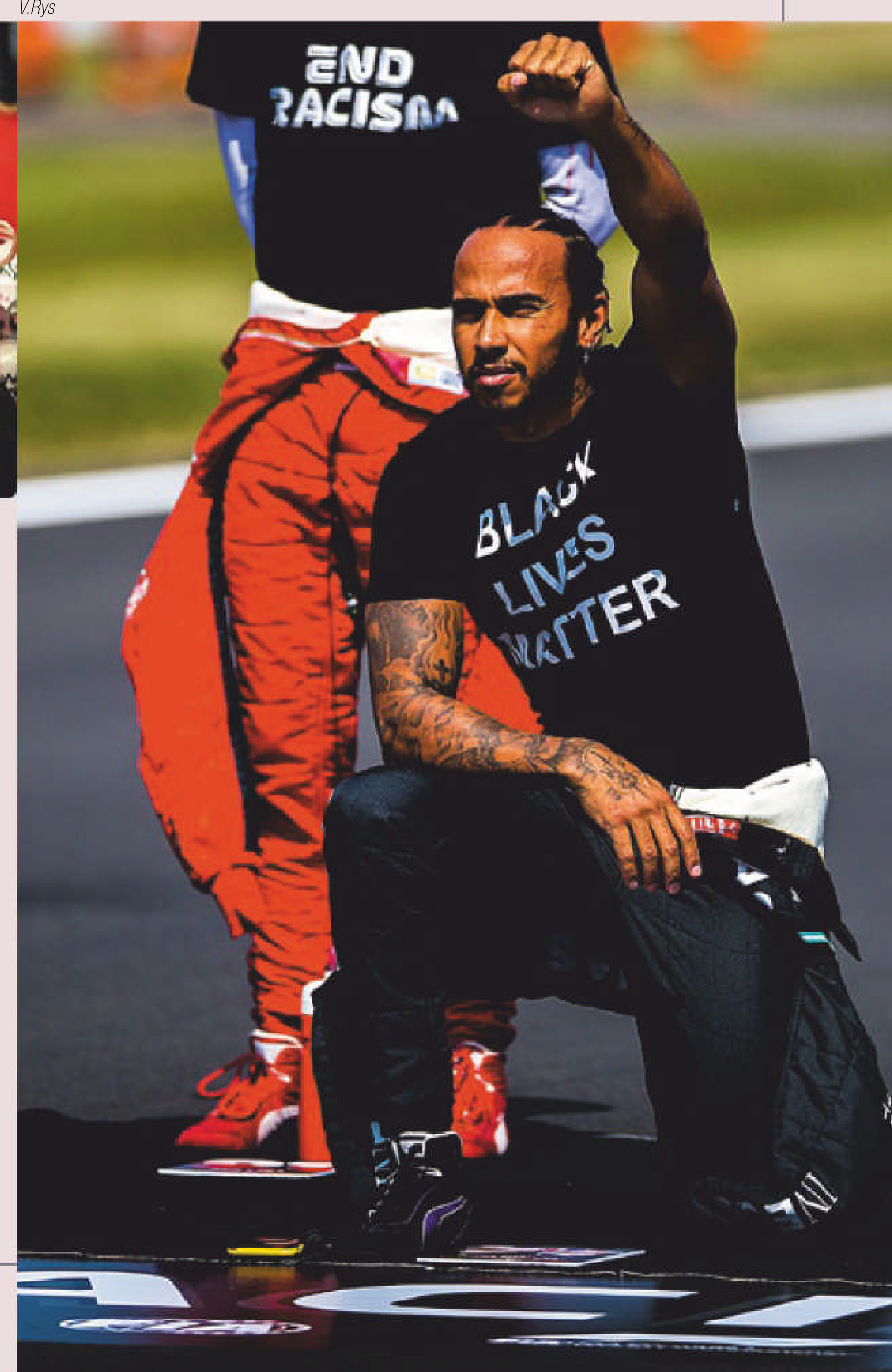
ホンダも今年でＦ１を去る。レッドブルがホンダのエンジンを引き取るかもしれないが、それには他のメーカーが開発凍結に同意する必要があり、もしそうならなければ、残ったメーカーは莫大な費用をかけて開発競争を続けることになる。あのじつにバカげたパワーユニットというやつは、もうやめてしまうべきだと思うね。グランドスタンドにいる人たちは、熱効率がどれほど優れているか、燃費はどれくらいか、どれほどパワーがあるかといったことには興味を持たない。マックスは『クルマの発する音など、どうでもいい』と言ったが、私は大いに重要だと思うし、実際にそうだった。ミック・シューマッハーがムジェロでミハエルのフェラーリを走らせたときには、あのエンジン音を心から楽しんだと大勢の人に言われた。本当に素晴らしかったと思わないかね？　物議を醸すのを承知のうえで言えば、私はかつての自然吸気エンジンを復活させればいいと思っている。簡単に手に入るし、コストもすぐに下げられて、レーシングカーらしい音も取り戻せる。とりあえず５年間だけ採用して、そのあいだに将来のエンジンのあり方を決めればいい。Ｆ１には自動車メーカーとの技術的関連性など必要ない。みんな忘れているようだが、Ｆ１はエンターテイメントビジネスであって、人々を楽しませることができなければビジネスとして成り立たないんだ。

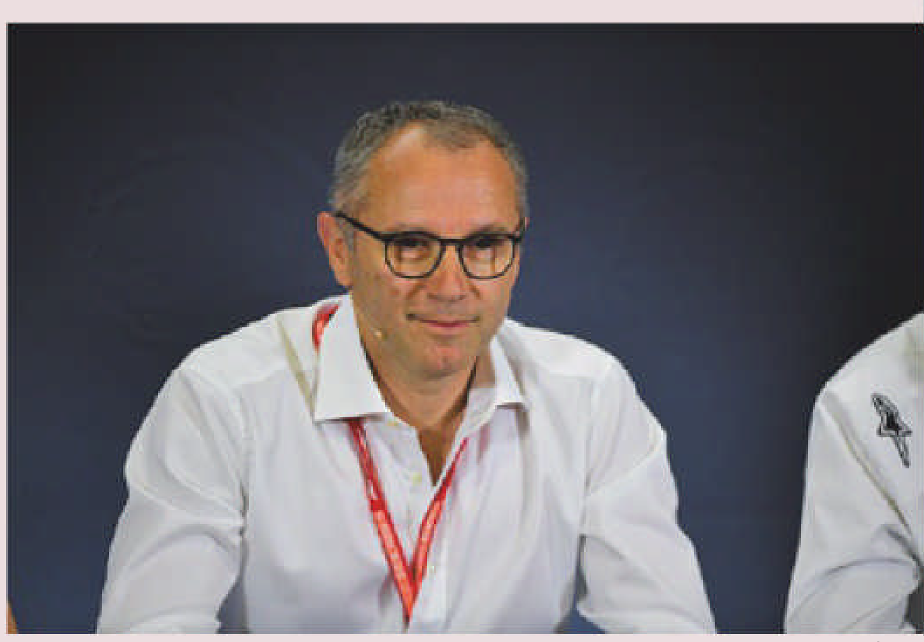
ホワイトラインとかトラックリミットとか、あれを乗り越えるな、これをするなといった最近のルールは本当にバカげている。そういうルールを考えることを仕事にしている連中がいて、それで給料をもらっているんだ。私はチャーリー（ホワイティング）に、よくこんな嫌味を言っていた。「レギュレーションの冒頭に、まず『競争をするな』と書いたらどうだ」とね。彼らがやっているのは、実質的にはそういうことだ。私の時代には、総勢35人でショーを切り盛りしていて、いつでも迅速な対応ができた。それがいまでは何百人もいる。それでも私たちは、現在では常識となっていることを数多く実現してきた。たしかに世界は急速に変化しつつある。これからどうなっていくのか、興味深く見守っていこうじゃないか」

Sutton




V.Rys



Sutton

左）キャリーからCEOの座を引き継いだドメニカリは、かつてフェラーリ本社の経理部門からF1のチーム代表に就任した異色の経歴を持つ。中央）2020年の９月10日にアストンマーティンとの複数年契約を締結したベッテル。ベッテル移籍の背景には、水面下でバーニーがアストンマーティンのチームオーナーであるローレンス・ストロールに対しベッテル加入を後押ししていた側面も。右）ハミルトンは、2020年シーズンを通じてさまざまな人種差別に抗議するキャンペーンを行なってきた。バーニー自身は、それら一連の行動を「スポーツを政治的に利用すべきではない」と主張。良くも悪くも、“脱バーニー色”の象徴的な出来事となった。

# 「もし私が仕切っていたら、ハミルトンがポディウムで政治思想を持ち込むのは許さない」



LAT

現行パワーユニットの功罪については、いまだ議論のあるところだ。技術開発の面では、MGU-Hやエネルギーマネジメントの進化により火力発電所並みの熱効率を誇っている。しかし、サウンドの迫力のなさに不満を覚える声が根強いのもまた確かだ。

## 人のほうが有名になるのはF1にとって好ましくない

——これから起きることのひとつとして、ステファノ・ドメニカリがキャリーの職を引き継ぎます。この変革期にF1を率いる者として、彼は適任でしょうか？

「ステファノは好人物だが、今回与えられた仕事の経験はまったくない。その意味ではリスキーかもしれない。彼がいい考えを持っているとしても、あのポジションでそれを実現できるかどうかが問題だ。彼には『何かをやるときに上役の許可を得る必要がないのなら、それでいい。だが、もしいつでも誰かの許可が必要だとすれば、きっとうまく行かないだろう』と言っておいた。

口に出さないほうがいいのは分かっているが、私は昔から民主主義が好きではないし、政治家たちについても同様だ。ステファノにバリバリ仕事をするだけのタフさがあるかどうか、私には分からない。いずれにしても、のんびり待っていることはできないし、すぐに行動を開始する必要がある」

——次の質問はルイス・ハミルトンについてです。昨年、彼はレースに人権保護と反人種差別の運動を持ち込みました。スポーツの場で政治的な活動をすることについて、あなたはどう考えていますか？

「彼にはズバ抜けた才能がある。レースで誰が勝つか、最初から分かっていると言ってもいいほどだ。メルセデスも、彼を勝たせるためにあらゆる手助けをしてきたし、長くチームにとどまってもらうために厚遇していて、とても恵まれた環境にある。

あまり詳しくない人にF1の話をすると、『ああ、ハミルトンが乗っている、あれですね』と言われる。いまや彼がF1そのものよりも有名になりつつあるのは、好ましいことではない。もし私が仕切っていたら、彼がポディウムでああいうTシャツを着たり、コース上で跪いたりするのは許さないだろう。まあ、これはあくまで私の見解だがね。観客がそういったものを見たいのなら、それはそれで構わないが、私としてはスポーツを政治に利用すべきではないと思っている」

——政治的と言えば、フェラーリではセバスチャン・ベッテルに何が起きていたのでしょうか？ あなたはセブの親しい友人です。何かご存じではありませんか？

「その件について彼と話したとき、『遅いのは君なのか、それともクルマなの



Sutton

# 「昨日はすでに過ぎ去ったもの。これまでもそうだったように、明日がすべてなのさ」

か』とたずねると、『それが自分でも分からない』と言っていた。クルマが乗りにくそうなのは確かだが、もしフェラーリの誰かが彼を追い出そうとしていたのなら、彼にいいパフォーマンスを見せてほしくはないだろう。考えてみたまえ。セブがルクレールより速ければ、チームは『どうして彼を追い出すんだ？』という批判にさらされる。だから、彼のピットストップに時間がかかったり、そういうことが起きがちになるんだ。

要するに、もうチームのサポートを得られなくなっていたのだと思う。彼自身が急に以前とは別人になったり、昨年のように突然遅くなったりすることはありえない。私は彼がレーシングポイントと契約できるように後押しをした。ローレンス・ストロールにセブを雇うべきだと言ったんだ。４度もチャンピオンになったドライバーを迎えればチームにも箔がつくし、彼の息子のドライバーとしての進歩にも役立つかもしれない。セブには、『あのチームへ行くといい。そして、レッドブルのときのように新たなスタートを切るんだ』と伝えたよ。当時のレッドブルは、まだ本当のトップチームではなかったが、彼はチームとともに成長して選手権タイトルの連覇にも貢献した。彼がまた同じことをやれるかどうかは、私には分からない。やり遂げてほしいとは思うがね。ただ、最近の彼は少し

# Bernie Ecclestone

[インタビュー] バーニー・エクレストン

負け癖がついている。それは精神的に良いことではない。

　ブランズハッチでグラハム・ヒルと一緒に、後方のグリッドに向かって歩いたことを思い出すよ。彼が自分のチームを持っていたときの話だ。私は彼に『ワールドチャンピオンにまでなりながら、どうしてこんな下位グリッドに沈んでも、楽しそうにしていられるんだ？』とたずねた。彼には、もうレースを続ける必要はなかったし、現在のように多額の報酬をもらっているわけでもなかった。セブの場合、サラリーの問題はさておくとしても、契約途中でチームを離れるのは決して体裁の良いことではなかっただろう。そう思わんかね？」

## バーニーの脳裏にあるのは『明日のF1』のみ

——あなたが過去を振り返らないのは承知しています。ですが、あなたがF1とファンのためにしたことのうち、もっとも重要だったと考えているのは何でしょうか？

「何よりも誇りに思うのは、テレビに関するあれこれをまとめ上げて、放映権を握ったことだ。現状について言えば、スカイは概してとてもいい仕事をしていると思う。かつてF1のテレビ放映はEBU（欧州放送連合）がコントロールしていた。ある地域の放映権をどのテレビ局に与えるか、彼らが決めていたんだ。そんな状況では発展は見込めなかった。

　私はどの国の放送局にも、世界選手権のすべてのラウンドを放送させたかった。多くの人がそれは無理だと言い、EBUと交渉すべきだと言われたが、個々の放送局と直接交渉するのが一番の近道であることは分かっていた。そうした方法を採ったのは、プロスポーツ界では私たちが初めてだった。BBCには『そんなかたちでは契約できないし、どのレースをいつ放映するかは自分たちで決めたい』と言われたよ。私は『それなら、どうぞご自由に』と答えた。だが、私たちが最初に契約を結んだ相手は誰だったと思う？　ザ・ビーブ（注：BBCの俗称）だ。その結果、F1はあっという間に世の中に浸透した。最近では、アイフォンだか何だかでレースを見られるが、視聴者は料金を払わなければならない。そうして多くのファンを失い、視聴率が下がっていくんだ。

　私たちのもうひとつの業績は、85年にオンボードカメラを導入したことだと思う。クルマの振動が激しいから不可能だとも言われたが、結果は大成功だったし、複数の画面から視聴者が見たいものを選べるようにもなった。ファンは料金を払いたがらない。私としては、それを責めるつもりはない。彼らは、ただテレビのスイッチを入れれば、レースが見られる環境を望んでいる。私が許せないのは、部外者が入ってきて勝手にレースを撮影していくことだ。自前のデジタルTVサービスに投資をした私たちのやり方には、他のプロスポーツも追従している。最近ではネットフリックスを始めとして、外部の番組制作者を次々と受け入れているが、それは私たちがやっていたこととは正反対の動きだ」

——あなたは多くの関係者と連絡を取り合っていて、以前のように忙しいわけでもありません。ミハエル・シューマッハーには会いに行きましたか？

「いや、行っていない。見舞いに行くべきだと言う人もいるが、私の記憶のなかでは、以前のままの彼でいてほしいんだ。私が誰の葬儀にも行かない理由もそこにある。ヨッヘンや、ニキ（ラウダ）といった昔の仲間たちについても同様で、もし彼らが突然部屋を訪ねてきても、私は少しも驚かないだろう。こんなことを言うと、頭がおかしいと思われかねないのは分かっている。だが、私にとって、彼らはまだ生き続けているんだ。しばらく会ってはいなくても、彼らはどこかで生きている。私は母親の葬式にも、父親の葬式にも出なかった。もうこの世を去ったと理解はできても、彼らのことをそんなふうには考えたくないからだ」

——誕生日についてはどうでしょう。昨年の10月には、90回目の盛大な誕生日パーティが開かれたのですか？

「誕生日を祝うこともしない。家族の者たちは派手なパーティをやりたかったようだが、『会場まで私を引きずって行くことになるぞ』と言って拒否したんだ。大騒ぎはしたくない。だから、娘のタマラの家で昼食会をした。彼女もこの近くに家を持っていてね。あらゆる面で文句なしのランチだったし、ああいう集まりなら悪くはないと思ったよ」

——では、最後にもうひとつ聞かせてください。90代を迎えて、最近はどんな生活をしているのですか？

「ここでの暮らしに心から満足していて、どこかへ行きたくて仕方ないということもない。イギリスに自家用機が2機あるが、とくに行くべき場所もないんだ。近いうちに、ちょっとブラジルへ行くかもしれないがね（注：バーニーとファビアナは、サンパウロ近郊にコーヒー農園を所有している）。もうやらねばならないことや、決めなければならないこともないから、最近は時間があり余っている。いまも山並みを眺めながら話している。とても平和で美しく、ここはいいところだよ。

　私には『昨日』はない。それはもう過ぎ去ったことであり、これまでもずっとそうだったように、明日がすべてなんだ。最近よく、どんな人物として人々の記憶に残りたいかという質問を受ける。だが、そんなことは考えもしないし、気にもしていないね」




TOYOTA

# ヘルメットの脱ぎ方。

## Most Fantasticなキャリアエンディングを追い求めて

Special Interview with

# Sébastien OGIER

2020年、オジエはWRCのタイトルを奪還し、7度目の戴冠を果たした
当初の計画では昨季をもって引退となる予定だったが、これを1年延長
そこには“理想のリタイアメント”を実現せんとするチャンピオンの姿
そして例年にも増して高まるモチベーションがあった

Interview & Text：ピーター・アレン（Peter Allen）／auto sport
Translation：小藤 茜（Akane Kofuji）
Photo：XPB／TOYOTA

――新型コロナの感染拡大の影響によって、2020年シーズンは通常とは大きく異なるものとなりましたが、あなたは7度目のタイトルを獲得するという目標を達成しました。昨季を振り返ると、どんなシーズンでしたか？

**SO**：間違いなく、誰もが違うかたちでのシーズンを望んでいたと思う。だけど結局、世界はこの新しい状況に立ち向かい、受け入れればければならなかった。僕らも通常の選手権に比べると、違う戦略を採らなければならなかった。20年は何戦できるか予測を立てるのがとても難しかったんだ。次に何が起きるかなどが分からないまま、ベストを尽くそうとしたし、全戦で優勝するという目標を持って臨んだ。1ポイントがこれまでにない重みを持っていた。結果的に、この特殊なシーズンはいつもより強烈なものになったと思っているから、頂点に立てたことに満足している。もう一度チャンピオンを獲れたことも素敵なことだった。

――ラリーモンツァはWRCのなかでも新たなコンセプトのもので、厳しい天候での難しいイベントでした。ここ



※年末年始に収録した本誌独占インタビューに、モンテカルロの現地1月22日（水）に開かれたTGRメディアワー（リモート会見）でのコメントを加えて構成しました。



昨季最終戦モンツァではうれしさを見せながらも、喜び爆発という感じではない印象もあった（引退を１年延ばす決断を下したことはモンツァの前にアナウンスされていた）。(as)

## Last year was too short and I didn't want to end my career like this.

昨季は短すぎたし、
こんなかたちでキャリアを終わらせたくなかった。

で優勝し、ドライバーとして大きな違いを見せた。そのことに、より大きな満足感を得られましたか？

**SO**：ラリーでは多くの場合、大きく異なるコンディションに直面したり、新たなシチュエーションを受け入れたりしつつの、面白いチャレンジがあると思う。モンツァが世界選手権にふさわしいかどうかを疑問視した人たちもいたかもしれないけど、最終的には天候がこのイベントを非常に難しく、挑戦しがいのあるものにした。僕はこうしたシチュエーションを必要としていたのかもしれない。エルフィンと比較

Special Interview with
# Sébastien OGIER
## ヘルメットの脱ぎ方。


TOYOTA

すると、僕は14ポイントのビハインドを背負った状態でモンツァに入った。でも、僕は仕事をしていく必要があったんだ。それは自分がラリーに勝つことであり、ラリーの最中に何かが起こることも期待していた。もちろん、僕にしてみればうまくいったので、いまとなっては良いイベントだったということもたやすい。それでも、このレーストラックでの新しいフォーマットには面白い側面があったと僕は言いたい。WRCの標準になるべきではないが、こうしたイベントを再度開催することは絶対に考えていくべきだ。

──トヨタとは7戦をともにしただけですが、チームやヤリスWRCには居心地の良さを感じているように見えます。もう1シーズン戦うことを決めるうえで、こうした要素は大きな意味を持っていたのでしょうか？

**SO**：最大の要素は昨季が短縮されたことであり、僕は通常のシーズンをもっと走りたかった。こうして話をしている現在、21年がいつもどおりになるかどうかは分からないけど、昨年よりもいいものになることを願っている。昨季は短すぎたし、こんなかたちで自分のキャリアを終わらせたくなかった。だけどそれ以上に、マシンに本当に満足していたことと、チームと仕事をしていくうえで非常にいい雰囲気があったという事実がある。この環境をとても楽しんでいるから、そうしたことがもう1年続けるという考えを固めてくれたんだ。昨年の7戦にいくらかのテストをプラスして、僕らは互いのことをよりよく知ることができたし、今季の選手権については間違いなく備えができているよ。

──現時点ではカレンダーに不確定な部分もありますが、最後のシーズンとして全イベント開催に近いスケジュールを望んでいますか？

**SO**：そう望んでいる。なぜならそれが僕がもう1年、ドライビングを続けることを決める要因だったから。世界全体が通常どおりに戻ることを望んでいると思う。残念ながら、いまのところはまだ時間がかかりそうだけどね。僕としては、シーズン前半は難しくなると思う。たぶん、少なくとも春くらいまではかかるだろう。クロアチア（4月22～25日）あたりからはある程度正常化し、3週間ごとにラリーに行けるようになることを願っている。

──今季は全チームがタイヤをピレリへと変更します。これはどれくらい重要な要素となりそうですか？

**SO**：確実に、かなり大きな変更だ。タイヤは僕らがレースをしていくパッケージのなかで、非常に重要な部分。できるだけ早く新しいタイヤを理解するために、シーズン序盤には間違いなく多くの作業が必要になる。この新しいタイヤでマシンを完璧に動作させるための、セッティングの調整も必要だ。でも、それは誰にとっても同じことだから心配はしていないし、僕らが新しいことに素早く順応できるということをもう一度証明して見せられるといいね。おそらく僕も、まだすべてが分かっているわけではない。だけど、コンパウンドの小さな違いは間違いなく分かるし、もちろん完璧に動作する領域というのもあって、そこが少し違う。たくさんのスノータイヤやスタッドタイヤで走ってきて、ミシュランとの比



フォルクスワーゲンでチームメイト同士だった時代は、優勝オジエ、2位or3位がラトバラという表彰台のシーンが何度も見られた。そのふたりが今度は「チーム代表・ドライバー」という関係に。(as)
XPB

較では、複雑なコンディションでのほうがうまく機能することが分かった。ミシュランは雪上のほうが得意だったけど、ターマックでは抵抗に弱くて耐久性に欠けていた。おそらく週末のあいだ、タイヤ選択の仕方を少し変えるようになるだけだ。

――モンテはシェイクダウンなしでレッキを走ることになりました。

**SO**：そこではマシンの状態をチェックしたり、感覚を取り戻したり、ライバルと比較してのスピードの評価などをしていたりしたから、新たなチャレンジだと捉えている。何も温められない状態からのスタートになるけど、誰もが挑戦に直面している。僕としては、モンテカルロで現在抱えているいろいろな物事に加えて、さらなる難しさが少し追加になったという感じだね。

――外出禁止令によって、このイベントのための準備に影響が出ましたか？

**SO**：それはない。テストに影響をおよぼしたのは僕のクラッシュだけ(笑)。最後の1日が走れなくて大きな問題になった。でもフランスでの外出禁止は午後6時からなので、その時間まではテストもできた。大丈夫だったよ。

――ヤリ・マティ・ラトバラがチーム代表に就任しました。あなたはフォルクスワーゲン時代に彼のチームメイトでした。どういった関係になることを期待していますか？

**SO**：すごく正直に言えば、楽しみにしている。僕らは何シーズンにもわたってチームメイトでありライバルだったから、彼のことは当然よく知っている。これからの彼はチームを管理する立場になる。彼は非常にプロフェッショナルな人間であり、WRCの界隈でも彼以上にこの競技のことを知っている人間は多くはいない。そういった意味では、彼はチームに何かをもたらしてくれるだろうと思うし、チーム内に大変革を起こすとも思っていない。だから結局のところ、エンジニアやチームのほかのメンバーとの仕事の仕方は変わらないだろうと思う。ヤリ・マティが僕らのチームに入ることについては、何の問題もないと考えている。

――今季もエルフィン・エバンス、カッレ・ロバンペラとチームメイトとなります。とくにエルフィンとは最終戦までタイトルを懸けて争った。3人のあいだでの協力関係というのは、これまでどのようなものでしたか？

**SO**：僕の視点では、これまで本当にいいかたちで一緒に仕事にあたってくることができた。チームを成功に導くために、そして常に進化していくために、ともに取り組んできた。21年も(タイトル争いでは)同じようにエルフィンとの戦いになることが確実だ。カッレともそうなるだろうと確信している。彼は昨季、初年度ながら素晴らしい速さを見せた。僕ら全員が優勝やタイトルを懸けて、チーム内で同じだけのチャンスを得て戦うことが許されている状況を考えると、3人がステージ上で競い続けると予想している。

――チームメイトによって、今季がより厳しい戦いになる可能性があると。

## To celebrate some more titles together would be fantastic.

日本のファンと一緒にもう一度
タイトル獲得を祝うことができたら、素晴らしいよね。



モンテカルロ現地でのTGRメディアアワーでは、「最後のラリー・モンテカルロになりますが」と質問された際、「まず、モンテカルロを二度と走ることがないとは言わないでおく。そういったことはあまり考えていない。いつもと同じようにラリーに集中していて、そのことをあらためて考えるための時間をとっていない。これまでと同じようなレベルで戦えるように努めていく。(シーズン)終盤が近づいていくにつれ、シーズン中にそういったことを考えるようになるかもしれない。(中略)先ほどの言葉にはとくにどんな意味もないよ。『引退するから、もう会うことはないかもね』と言ったドライバーはだいたい戻ってくるから、そういったミスはしたくないんだ(笑)」と含みを持たせるコメントを残した。(as)



セバスチャン・オジエ／2005年FFSA（フランス自動車スポーツ連盟）主催の若手ドライバー発掘プログラムに選出。08年JWRC（ジュニア世界ラリー選手権）シリーズチャンピオンに。同年WRC最終戦GBにシトロエンC4 WRCで出場し、SS5までラリーをリード。09年からシトロエン・ジュニアチームのメンバーとなり、10年のポルトガルでWRC初優勝。シトロエンの将来を支えていくドライバーと目されていたが12年、13年からWRCにワークス参戦することになっていたフォルクスワーゲンに移籍。13～16年はVWで、17～18年Mスポーツでドライバーズタイトルを獲得し、WRCを６連覇。19年シトロエン。20年トヨタに加入し、ワールドチャンピオンの称号を奪回。20年シーズン終了をもって現役を引退するとしていたが、それを21年シーズンに延長。通算８度目の戴冠を目指す。1983年フランス・ギャップ出身。

*TOYOTA*

**SO**：昨季は、最終的にはおもに４人のドライバーでの戦いだった。今年は間違いなく、そこにカッレが含まれるだろう。この５人、つまり僕のふたりのチームメイトに加えて、オィット（タナック）とティエリー（ヌービル）は、正直に言えば全員がチャンピオンとなる可能性を持つライバルであり、同じレベルにあると思う。僕らは全員が０ポイントの状態でシーズンをスタートし、その後に違いを生み出していかなければならない。僕ら全員のあいだで、おそらくはもっとも熾烈な戦いになるだろうし、それはこの競技にとっていいことだと思う。不確定な要素や、優勝の可能性を持つドライバーが多いのはいいことだ。いまのＷＲＣで大切なのはそうしたことなんだ。

――ＷＲＣは11月に日本で開催される予定です。日本のファンと同じように、あなたも楽しみにしていますか？

**SO**：もちろんだ。僕ら全員が20年には開催があるものと確信していた。トヨタのために働き、このチームにいるということで、僕らの誰もコースのことを知らないのに、ホームイベントのように感じていて、本当に楽しみにしていたんだ。今年こそはできるようにと期待している。日本のファンの熱気は素晴らしいから、きっと特別な瞬間になると思う。それに、僕らはいまや、すでに成功の体験を共有している。今年はもっと多くの成功とともに、シーズンの終わりに日本のファンのみんなに会える機会があることを願っている。もう一度タイトルの獲得を一緒に祝うことができたら、素晴らしいよね。

SAN-EI
CORPORATION

クルマとレースを感じるコラム

# ピット・イン

いしいしんじ

第93回

## ロードブック

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as



年末から年初にかけて、一年のうちで、もっとも多数の小説を読まなければならない時期がくる。選考委員をしている文学賞の選考会が、2月初頭まで、三つもたてつづけにやってくるからだ。

12月の「織田作之助賞」は、プロの作家がこの一年に出した小説のなかで、いちばんおもしろい一冊を決める、という、いってみればM・1のような賞。候補作は主催の毎日新聞文化部がいろいろ読みこんで五作ほどに絞る。プロが書いた作品だから、どれも一定の水準はクリアしている。自分では手にとらないタイプの話を読むこともあり、それが楽しい場合もあれば、しんどい時もある。

今年は2月にふたつ。「三田文学新人賞」は、三田文学、という文芸誌が公募するデビュー前の新人のための賞。文学好きがそのすべてを詰めこんで書いてくるため、受けとめるこちらにも覚悟がいる。ぶったまげるほどすごい作品にも、ごくたまに出会える。

「京都文学賞」は去年に新設された。京都にまつわる小説を公募で集め、一般部門、中高生部門、外国人部門、のそれぞれで選考する。一般の本好きのかたが、よし、書いてみよう、と発起して応募してくる。三賞のうちもっとも読みやすく、また、かさが多い。

都合、ふた月ちょいでおよそ二十作品くらいを熟読する。受賞することになる一作は、公募の場合とくに、読みはじめてすぐ「あ、これだ」とわかる。迷った末に、というのは案外ない。プロの本が集まる織田作之助賞がもっとも選考会で意見が割れる。僕の推薦した作品が受賞したケースはこれまでにない。

一月のラリーストも大量の「本」を読みこむ。ダカール、モンテカルロで配られる「ロードブック」がそれだ。

**ラリーストたちの「本」は、日常のことばで書かれていない**

ラリーストたちの「本」は、日常のことばで書かれていない。数字をふくめ、矢印、波形、記号などなど、抽象化された図像・絵文字で記されている。ドライバーの横で、すばやくページをめくりながら、コ・ドライバーが大声で読みあげる。こんなにも緊迫し、あわただしい「読み聞かせ」は、この世のどんな場所でも他に見ることはできないだろう。




今年のダカール・ラリーは、途中リタイアしたセバスチャン・ロウブいわく、ドライバーでなく「コ・ドライバーの戦い」だった。それぐらいナビゲーションが難しく、進路を失って砂漠をさまよううち、ずるずる順位を落としてしまうチームが続出した。

昨年まで、前日に配布されていたロードブックが、今年は開始15分前に配られるようになった。その分、事前に調べておいた情報と突き合わせ、ルートを確認しておくことが難しくなった、と説明されている。多分にそんな事情もあるのだろう。

ただ、ネット上にあがっている「本」のページは、去年までのものより精度があがり、情報量が格段に増えている気がする。コ・ドライバーがそこから地形を読みとり、目の前の、現実の風景におとしこみながら、隣のドライバーに指示をおくる。その「風景」こそ、今年のダカールの難敵だったのではないか。

本を読むことは、書いてある文字を追うだけの作業ではない。ページをめくりながら自分のなかに、目にはみえないはずの風景を立ちあがらせ、その中へみずからも足を踏みいれ、「物語」の世界をひとり旅してゆく。ダカールのラリーストの前に立ちはだかったのは、砂と空と風のみでできた、読み取るヒントをうちに秘めた風景、いってみれば、謎の「物語」だった。

ロードブックの文字は目にはいっても、書かれた風景がぜんぜん頭に浮かばない。そんな時間は小説でもままある。それでも根気よく読みこむうち風景の遠いつぶやきが響いてくる。自分と砂漠との対話に耳を傾け、わずかなヒントを集めて「物語」を辿る。順位にかかわらず、ダカール2021、という長編を読了できただけでも、今年のコ・ドライバーたちはみな、超一級の読書家と呼ばれるのにふさわしい。

 絵：いしいひとひ

オートスポーツ読者のみなさんへ

# PRESENT FOR READERS

1 **Hasegawa Hobby Kits LIMITED EDITION 1/24スケールモデル PORSCHE 962C "1986 WSPC" No.1　1名様**

定期的に新製品が登場するHasegawa Hobby Kits LIMITED EDITIONの1/24スケールモデルから、PORSCHE 962C "1986 WSPC" No.1を1名様に。その他のラインアップはハセガワのHPまで。
提供：ハセガワ
URL：http://www.hasegawa-model.co.jp/

2 **2020 F1世界選手権総集編　2名様**

2020年シーズンのF1全17戦ぶんの映像を収録したF1総集編DVD版を2名様に。詳細は下記『SIGN BOARD』をご確認いただきたい。
提供：有限会社ユーロピクチャーズ
URL：https://euro-p.com/

3 **FIA WORLD RALLYCROSS ニット帽　1名様**

帽子の前後に世界ラリークロス選手権のロゴが配置されたシンプルなニット帽を1名様に。シーンを選ばないデザインが魅力的だ。

4 **JAS Motorsport フェイスマスク　2名様**

ホンダ シビック タイプR TCRなど、ホンダのカスタマーレーシングを支えるJASモータースポーツからは、チームロゴがあしらわれた布マスクを2名様に。通常入手が困難なレアアイテムだ。
提供：JASモータースポーツ
URL：https://www.jasmotorsport.com/welcome
サイズ：135×175㎜

1



2



3



4



**応募方法**　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

**締め切り** **2021年2月26日**（当日消印有効）

**あて先**　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1546号プレゼント」係

**携帯からも応募できます**
**※携帯からの応募締め切りは2021年2月25日(木)です!**

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右QRコードからアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

**https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1546**

# AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック

## ユーロピクチャーズから 2020年F1世界選手権総集編DVDが登場

F1やWRCなど、毎年さまざまなモータースポーツのシーズンをまとめた"総集編"をリリースしてきたユーロピクチャーズが、『2020年 FIA F1世界選手権総集編 完全日本語版』を2月19日に発売する。

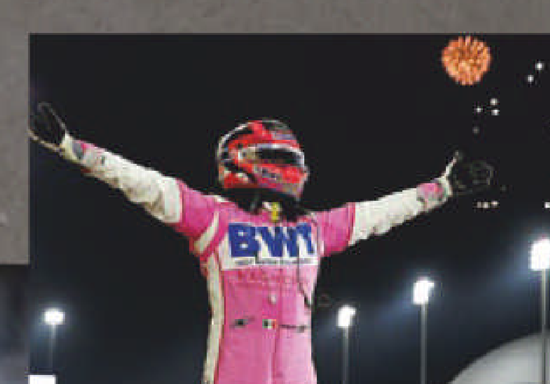
新型コロナウイルスの世界的な感染拡大によりカレンダーの大幅変更を余儀なくされたものの、無事に閉幕を迎えた2020年のF1。それでも、ルイス・ハミルトンが歴代最多に並ぶ通算7度目のタイトル獲得したことや、イタリアGPではピエール・ガスリーが、サクヒールGPではセルジオ・ペレスがそれぞれキャリア初勝利を挙げたことなど、ハイライトも多くあった。この総集編では、そんな忘れがたい全17戦の20年のF1を、通常の中継映像はもちろん、独自映像も含む5時間半に凝縮している。レースダイジェストなどのほか、特典映像として全戦のポールラップも収録。また、Blu-ray版には昨年のトスカーナGPで1000レース目を迎えたフェラーリ、昨年没後50年となったヨッヘン・リントを特集した映像も加えられている。

価格はDVDは5280円（税込み）、Blu-ray版は7150円（税込み）。コロナ禍により外出自粛が叫ばれる今日には、このF1総集編が"お家時間の最高のお供"になることは間違いない。興味のある方はぜひ下記ページからその詳細をチェックしてほしい。

■2020 FIA F1世界選手権 総集編
●収録時間：
DVD版：330分
Blu-ray版：360分
●共通映像特典：
全17戦ポールラップオンボード
●Blu-ray版限定映像特典：
フェラーリ1000レース目までの軌跡／ヨッヘン・リントメモリアル／ルイス・ハミルトンインタビューなど
●価格
DVD版：5280円（税込み）
Blu-ray版：7150円（税込み）
●発売日：2月19日
●販売：ユーロピクチャーズ
●ユーロピクチャーズ公式ウェブサイト
URL：http://www.euro-p.com



XPB



XBP



XPB

# NEXT

## 次号オートスポーツは 2月12日(金)発売です

2月26日号・3月12日号 合併号 No.1547 特別定価890円
※企画内容は変更になる場合がございます。

特集
## GT500テクニカルヒストリー ～94年から現在まで技術的な魅力をもったマシンたち～

— DTMの現状とドイツ国内のMS事情 — FEにいま何が起きている? ほか —

SAN-EI
CORPORATION

No. 1546

auto sport

オートスポーツ 2021 2/12号

auto sport 2021年2月12日号（隔週金曜日発売） 2021年1月29日発売 第58巻第3号 通巻1546号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価620円

本体564円

雑誌 29662-2/12

4910296620218
00564

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷